

FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 1 - Februari 2020

DUXFORD – EN FLYGUPPVISNING MAN BÖR SE

HUR ROSTIG ÄR DU?



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: Exaktprinting

FFK Kårstab

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

Styrelsen har sitt
säte i Västerås

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

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 27 januari.



I DETTA NUMMER

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Gruppcheferna har samlats
- 8 Skogsbrandberedskapen ska stärkas
- 9 Young Pilots
- 12 Duxford air show
- 16 Bilden
- 18 Smått & Gott
- 20 Termer i FFK:s manualer
- 21 Kommande utbildningar
- 22 EASA-regelverket
- 24 Förkortningar inom FFK
- 25 Minns du din PPL-utbildning?
- 27 Försvarets Personaltjänstförbund
- 28 FRO
- 30 Flygsäkerhet - Rost

*Bild framsida: flygtag i Duxford,
England. Foto: Lars- Göran Johansson*



KÅRCHEFEN HAR ORDET

”Är FFK en stor eller en liten verksamhet”? Den frågan brukar Hasse (FFK skolchef) ställa till deltagarna när han håller utbildningar. Den frågan tål att tänka på en stund. Den frågan är viktig att vi i hela organisationen ställer oss med jämna mellanrum. Det jag - som enskild medlem - gör i FFK är viktigt för hela FFK. ”Mitt” sätt att prata om FFK, ”mitt” sätt att agera som pilot eller spanare i FFK, ”mitt” sätt att bemöta våra uppdragsgivare påverkar oss alla i hela FFK.

Är FFK en stor eller en liten verksamhet då? Har du funderat en stund? På hemmaplan i sitt län, på sitt hemmaflygfält, men bekanta flygmaskiner och personer så kanske FFK inte känns så stort – utan mer som en lokal verksamhet. Givetvis är verksamheten lokal i just det sammanhanget, men allt som genomförs i länet i FFK-regi är en viktig pusselbit i den stora helheten som FFK verkar i. Allt vi genomför lokalt är viktigt för FFK som helhet (det stora FFK, som vi alla FFK:are är en del av).

Hur ser våra uppdragsgivare på FFK då? Ser dom oss som en stor eller liten verksamhet? Fundera lite på det själv nån minut innan du läser vidare. Givetvis bör vi ju ställa frågan till våra uppdragsgivare för att få ett heltäckande svar. Min upplevelse som verksamhetsansvarig när jag möter våra uppdragsgivare är att man ser oss som en viktig medspelare i svenskt totalförsvär. Man ser FFK som en stor organisation för hela Sverige. Man ser oss som en viktig kugge i en större helhet. Så bör vi alla i FFK tänka – jag är en viktig kugge i en större helhet som är viktigt för Sverige.

Än viktigare fråga är kanske: Hur vill vi i FFK att våra uppdragsgivare skall se på oss? Hur gör vi för att leva upp till dom förväntningar våra uppdragsgivare har på oss? Hur skall vi leva upp till dom förväntningar vi själva har på oss?

Några viktiga punkter är att följa gemensamma spelregler, regelverk, följa våra manualer, följa SOP:er, m.m. Dom är ju just gemensamma spelregler för att verksamheten skall fungera. Andra viktiga spelregler är hur vi samverkar och agerar med varandra, hur vi agerar tillsammans med andra i vår omgivning, hur ”kulturen” ser ut i länet och i flygklubben, normer, hur tänket kring flygsäkerhet ser ut, etc.

Någon har uttryckt ”det är frivilligt att gå med i en verksamhet, men sedan slutar frivilligheten”. Det kan låta drastiskt, men det finns en viktig poäng här. När man väl blivit medlem så betyder det att man accepterar att följa verksamhetens spelregler, regelverk och värdegrund. Genom att göra det skapar vi möjligheterna för en robust och säker organisation.

Varför skriver jag om detta ämne då? Jag tror att vi med jämna mellanrum behöver reflektera över vår roll som enskild medlem i verksamheten. Även på ett högre plan måste vi som organisation hela tiden arbeta med att reflektera över vårt agerande som en



del i ett större sammanhang – nämligen det svenska totalförsvaret. För att kedjan skall hålla måste alla länkarna vara hela och fungerande. Inom CRM:n talar man om ”Chain of events” som centralt begrepp i flygsäkerhetsarbete. Brister en länk – brister hela kedjan.

FFK är en organisation med goda anor som utvecklats massor sedan starten på 1960-talet. Ur mitt perspektiv så är FFK en stor organisation med mängder av verksamheter. Dessa verksamheter hade aldrig blivit av om inte våra medlemmar funnits. Det är just vi medlemmar som är kärnan i verksamheten. För att vi skall kunna samverka inom organisationen i hela landet har vi gemensamma verktyg att förhålla oss till. Nu kliver vi in i en ny era med flygsäkerhetsmässiga villkor som bl.a. innebär en ny manualstruktur. Vi kliver även in i ett regelverk som gör att vi behöver reflektera över hur vi skall förhålla oss till dom regler och krav som ställs på oss. Det är då viktigt att alla i verksamheten bidrar till att följa reglerna och kraven.

Sätt dig ner då och då med en kopp kaffe och reflektera över vilket sammanhang du befinner dig i som medlem i Frivilliga Flygkåren. Reflektera gärna tillsammans med dina andra FFK-medlemmar i länet. Reflektion är ju ett sätt att tänka bakåt för att utvecklas framåt.

Frivillighet under ansvar!

Thomas

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. Lännen 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 uppmärksamma 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 giltigt 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
KÄRCHEF



DANIEL
STF KÄRCHEF



HANS
UTBILDNINGSCHEF



STAFFAN
PROJEKTANSÄLLD



SUSSANNA
EKONOMI



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.

FLYGCHEFEN

Ny manual betyder nyheter och det betyder också förändringar. Vi vet att vi alltid lever i en förändring. Ibland blir det större och ibland mindre förändringar. I och med det nya flygsäkerhet villkoren så blev det för FFK en hel del förändringar. Operativt så blir det inte så stora förändringar men några viktigare saker sker nu med den nya OM-A (Operations Manual). Vi har försökt göra den så tydlig och enkel som möjligt vilket ibland leder till högre krav än vad regelverken kräver. Jag har tagit upp några punkter nedan.

Reservbränsle är något som det pratats mycket om sedan nya regler kom i Part-NCO. Där kunde man plötsligt flyga med så liten reserv som 10 minuter. I FFK gäller alltid 45 minuters bränslereserv plus 10% ruttreserv.

Vad händer med våra flygplan. I tillståndet står det att vi ska använda flygplan i kontrollerad miljö för vår uppdragsverksamhet (gröna flygplan). När vi tränar i vad vi kallar Non-revenue flygningar. Det vi normalt säger är flygningar inom länet kan vi använda gula flygplan. Undantaget gäller flygning med YP där vi även ställer krav på gröna flygplan.

Våra uppdragsgivande myndigheter ställer krav på oss att vi ska kunna utföra uppdrag på ett korrekt sätt. Det gör att vi får medel på att träna att flyga uppdrag i länen. Då uppdragen ska göras i besättning ska även vi träna i besättning. Det ger en ytterligare dimension i flygandet om vi tränar i besättning även de moment som vi normalt kan utföra själva. Att sitta bredvid som spanare ger dig flygtrim och mer flygvana.

Flygtrim är något som är svårare att hålla under vinterhalvåret. Som FIG-pilot förväntas du kunna medföra en spanare vilket i sin tur gör att du måste ha utfört minst dina 3 starter och landningar de senaste 90 dagarna. Har du inte gjort detta så kan du inte utföra skarpa uppdrag för då är du inte behörig att medföra en spanare om han inte är en lärare eller CRI.

Längre in i tidningen så finner du ett förslag på ett egen träningsprogram som kan vara bra att genomföra för att få upp eller hålla flygtrimmen.

En nyhet i den nya manualen är att om du har ett UL-cert sedan tidigare och har erhållit PPL så får du tillgodoräkna dig 50% av tiden dock max 50 timmar för att få utföra uppdrag. Ex. Om du vill flyga brandflyg. Du har 50 timmar loggat motorflygtid



PPL och har tidigare flugit 100 timmar UL så får du räkna med 50 timmar för att nå upp till 100 timmar motorflygtid för att bli behörig för brandflyget utöver en brandflygutbildning.

Vi har också förtydligat kring FIG-avtalen. Dessa kommer att gälla två år med möjlighet till förlängning av CPIL, länsflygchef och FIG-Chef i samverkan. Det kommer också bli en mer strukturerad utbildningsplan för FIG-piloter där alla ska ha samma grundplatta att stå på. Mer om detta i tidningen.

Som ni ser så är det en hel del förändringar därför är det viktigt att ni gör den distansutbildning som kommer att ske på manualsystemet. Allt för att vi ska veta att ni kan och förstår hur vi ska göra våra uppdrag på bästa sätt.

2020 kommer att bli ett händelserikt och roligt år.

Nu kör vi!

Lars-Göran

GRUPPCHEFSMÖTE för HV, SIG och FIG

Då har vi äntligen börjat året på riktigt. Första centrala samlingen genomfördes för våra gruppchefer i år. För första gången var FIG-gruppcheferna inbjudna till att samtala kring olika frågor som gruppchefens roll, krisberedskap och regelverk. Av totalt 60 grupper kunde 48 komma på denna träff som varade i dagarna två.

Vår Kårchef Thomas Alexandersson började det hela med att beskriva vår situation och hur vi kämpat för att komma dit vi är idag. Regelverk som ska matcha en verksamhet som EASA inte visste kunde finnas, men som har fungerat i snart 60 år. Med de nya regelverken och de nya handböckerna har vi idag en bra plattform för att flyga in i framtiden.

Det blev inte mindre regelverk när Malin Dreifaldt berättade om svensk krisberedskap och vad som händer när störningarna blir allt värre och vi slutligen hamnar i krig. Med stort engagemang och enorm kunskap vägledde hon oss genom olika skeenden. Den fråga många av oss ställde efteråt är i vilket skede vi egentligen befinner oss i? Har vi normalläge eller är vi i ett gråzonsläge?

Första dagen avslutades med en lägesrapport från Riks HV Övlt Bengt Fransson. FFK har en god uppfyllnad, men vi har fortfarande vakanser att fylla. HV och FFK har länge diskuterat frågan kring arbetsgivaransvar och som vi nu är överens om. FFK har ett ansvar när det gäller vår flygverksamhet och där har också Gruppcheferna stort ansvar att enbart ta på sig uppdrag som vi kan och får genomföra.

Den viktigaste aktiviteten på dessa möten är ofta kvällsmiddagen där diskussionerna gick livligt bland deltagarna. Nya kontakter slöts och planer för spännande samverkan påbörjades.

Dag 2 blev mycket diskussioner kring den nya Operativa manualen OM-A. Lars-Göran gick igenom några av de förändringar som skett för att tillgodose myndighetens krav. Några av dessa är lättnader och några är begränsningar.



För att få en bra verksamhet att fungera behövs det bra stödfunktioner och en av dessa är Pyramid där vi har uppgifter om flygstatus m.m. Hans Jörnén lotsade oss genom systemet för att ge en gruppchef den information som behövs. Hur är statusen på gruppmedlemmen. Får hen utföra dessa flyguppdrag. Vilka flygplan är ok att flyga med? Frågor som varje gruppchef brottas med.

Dagen avrundades med en riktad information till gruppcheferna innan de sedan glada kunde åka hem till sina familjer. Vi på kärstaben är väldigt glada att så många kunde komma och ville delge så mycket i diskussionerna. Vi har fått nya idéer med oss hem att utveckla vidare.

Precis som det ska vara i en organisation som vill in i framtiden.

Lars-Göran



MSB inleder upphandling av mindre skopande flygplan

MSB har påbörjat en upphandling av en tjänst med mindre skopande flygplan för bekämpning av skogsbränder. Avsikten är att de ska kunna bidra till den samlade förmågan för flygande stöd till skogsbrandsläckning i norra Europa. Detta som en del av rescEU, inom EU:s civilskyddsmekanism.

– Vi ser stor potential i att flygplanen kan bli en del av den gemensamma beredskapen i EU, säger Anneli Bergholm Söder, chef för MSB:s operativa avdelning.

Förra sommaren erbjöd MSB sex helikoptrar till rescEU som är en del av EU:s civilskyddsmekanism. RescEU innebär en förstärkt gemensam kapacitet att hantera kriser som ska kunna ge stöd när andra möjligheter är uttömda. Sverige får som värdland för en rescEU-resurs en stor del av kostnaderna för resursen finansierad av EU. Sverige har som värd för resursen goda möjligheter att också använda den nationellt men får i det läget stå för de operativa kostnaderna.

– Vi utvecklar skogsbrandsberedskapen tillsammans med kommunal räddningstjänst, länsstyrelserna och i nära samverkan med EU. Vattenskopande flygplan är en resurs som många länder i norra Europa i dag saknar. Vi ser därför stor potential i att flygplanen kan bli en del av den gemensamma beredskapen i EU, säger Anneli Bergholm Söder chef för MSB:s operativa avdelning.

Vid skogsbränderna sommaren 2018 fick Sverige ta del av det största stödet från EU:s civilskyddsmekanism som ett enskilt medlemsland någonsin har fått. Som värd för rescEU-resurser kan Sverige också vara med och bidra till EU:s gemensamma beredskap för större skogsbränder.

– För att klara kriser och katastrofer och använda våra resurser på ett effektivt sätt behöver vi samarbeta och hjälpa varandra inom EU och mellan våra nordiska grannländer, säger Anneli Bergholm Söder, chef för operativa avdelningen.

Så går upphandlingen till

Tidigare under hösten genomförde MSB en marknadsanalys. Där framkom att det finns flera företag på marknaden som kan tillhandahålla den efterfrågade tjänsten och MSB har nu inlett en upphandling.

Kravet i upphandlingen är att en leverantör under 2020-2023 ska kunna tillhandahålla två flygplan med besättning och nödvändig tillhörande logistik. Varje skopande flygplan ska ha en kapacitet att släppa minst 3 000 liter vatten per fällning, vilket är ett krav för medverkan i rescEU och den EU-finansiering som det möjliggör. För åren 2021-2023 vill MSB ha en option som ger möjligheten att förstärka resursen med ytterligare två flygplan.

Andra steget i att stegvis stärka skogsbrandsberedskapen

Efter de omfattande skogsbränderna sommaren 2018 fick MSB i uppdrag av regeringen att ytterligare stärka skogsbrandsberedskapen för att komplettera de resurser som finns på lokal och regional nivå. MSB föreslog för regeringen att stärka stödet med flygande resurser genom ett arbete i tre steg.

Inför sommaren 2019 upphandlades som ett första steg helikoptrar som ska användas i ett tidigt skede för att förebygga att bränder växer sig stora. Dessa helikoptrar finns kvar även under 2020. Mindre vattenskopande flygplan som MSB nu har påbörjat en upphandling av är ett andra steg i att successivt förstärka beredskapen. Som ett tredje steg har MSB föreslagit till regeringen att, baserat på bland annat erfarenheterna från de två första stegen, utvärdera behovet av och förutsättningarna för att skaffa tillgång till större skopande flygplan.

Anneli Bergholm Söder menar att under ett antal år arbeta med mindre skopande flygplan skulle ge ett värdefullt bidrag till den fortsatta utvecklingen:

– De mindre skopande flygplanen skulle bli en helt ny resurs för Sverige som skulle vara ett bidrag till den samlade förmågan i norra Europa men också ge kunskap och erfarenhet till det långsiktiga arbetet att stärka beredskapen att hantera skogsbränder.



YP-ARE PÅ ARLANDA FLYGPLATS



Den traditionsenliga Arlandahelgen tillsammans med Young Pilots Uppsala och Västerås bjöd i år på mycket, allt ifrån att sova i en jumbojet till att se flygmaskiner på nära håll i hangarerna och ute på plattan. 14 unga samlades förväntansfullt på Arlanda den 13de December. Detta var något utöver det vanliga.

Bara att sova i en Boeing 747 var en upplevelse i sig själv. För en flygentusiast som mig var det en upplevelse att vakna upp till utsikten av 747ans vingar. Jumbojeten var i drift senast 2002 och drevs då av det fd. bolaget Transjet.

På lördagen stod en guidad tur av Swedavia på agendan. Vi unga entusiaster fick en inblick av Arlandas vardagliga verksamhet. Vi såg stora delar av processerna kring den världsberömda snöröjningen, gatearbetet och det tekniska underhåll som sker i hangarerna. Personligen var det roligt att se flygmaskinerna på nära håll i hangarerna samt att se vad mekanikerna och teknikerna ägnade sig åt i närvarande stund.

Tack vare Le Caravelle Club fick vi även en närmare titt inuti det fd. signalspaningsflygplanet som stod på ramp K6.

Att höra om deras hårda arbete för att bibehålla maskinen i flygbart skick var otroligt inspirerande. Dessutom fick vi tid till att provsitta i cockpiten som sedan ledde till en frågestund om den intresseväckande flygmaskinen.

Helgen innehöll många givande samtal med många kunniga på området men även inom YP-gänget som hade god sammanhållning under hela helgen. Det är alltid trevligt att få höra historier och erfarenheter kopplade till flyg.

Wilma Bengtsson & Isabelle Bergqvist
Young Pilots Uppsala & Västerås



DUXFORD - BATTLE OF BRITAIN

Vi pratar ofta om Friedrichafen, Oshkosh eller Sun&fun då dessa är platser där vi får se nya saker och många utställare finns på plats. EASA presenterar också nyheter och vi flygare får chansen att ställa direkta frågor till myndigheten. Några få som varit på Duxford air show har pratat lyriskt om detta evenemang. I år fick jag möjligheten att resa dit med min kära far och en kamrat.

Var ute i god tid! Vi bokade våra biljetter med Ryan air 3 månader innan och det kostade c:a 4500 kr tur och retur för alla tre. Det går säkert att hitta billigare biljetter, men inte just då och vi ville komma hit innan Brexit blir ett faktum. Väl när flygbiljetterna är bokade så skulle vi hitta ett hotellrum. Som vanligt vill man ha så billigt som möjligt men med så bra service som möjligt. De alternativen var slut när vi skulle beställa. Det gäller att vara ute i god tid. Till slut hittade vi ett alternativ som vi kunde stå ut med. Hotellet (Fenners) saknade frukost men allt annat uppfyllde våra krav med wi-fi. Nära station och lätt att ta sig till.

Regionala flygplatser är smidiga!

Resan med Ryanair från Västerås till Stansted tar lite över två timmar. Det är smidigt att resa från en liten flygplats som Västerås. Det finns ju fler lokala flygplatser som Jönköping Örebro som är viktiga för oss och som är smidiga att flyga ifrån. Alla åker inte till Stansted, men från Västerås

hamnar vi där. Lätt att få parkering och snabbt att komma till gaten. Kan vara lite trångt men det fungerar.

Tåg

Det är väldigt enkelt att ta sig från Stansted till Cambridge. Man går ner en våning under flygplatsen där finns tågstationen. Beställ biljett t&r till Cambridge och hoppa på tåget. Det gick tåg minst en gång i halvtimmen så det finns gott om valmöjligheter. Kliver av tåget och vi fick gå 400 m till hotellet. Innan resan hade vi fått koden till dörren på hotellet så det var bara att kliva in. Spartanskt men funktionellt hotellrum. Vi ska ju bara sova där. Sängarna var bra och duschen fungerade.

Välordnat

Duxford ligger c:a 15 km från Cambridge. Men arrangören har ordnat med bussar från stationen till showen gratis. Ingick i biljettpriset till flygdagen. Så vi gick till grannhotellet och åt frukost gick till statio-



nen och vips körde bussen oss till flygshopen. Vål på plats tror jag inte att de räknat med så många besökare för de hade bara en kassa som kollade våra väskor innan vi kom in på området. Så det var lång kö att komma in. Vål inne på området fanns det som man behöver. Matvagnar utspridda över området. Museum att besöka. Concorde, Vulcan, B52, XR71 och en massa spännande maskiner att se och ta på. Ville du flyga ett historiskt flygplan fanns den möjligheten också.

Det fanns tid att gå längs flightline för den som ville. Jag är själv lite förtjust i Spitfire och det fanns i stort sett en från varje modell. Det jämfördes anfall med 4 Messerschmitt och våra engelska kämpar fick kasta sig i sin flygplan för att komma upp och bekämpa fienden. vilken tur att de vann i år igen. Ljudet från en Spitfire är som musik i mina öron.

Mycket att se

Det flögs med andra historiska maskiner som P51 Mustang, Boeing B17 flying fortress, Catalina som det finns en spännande svensk historia kring. Dagens avslutning med att se 18 Spitfire komma flygande in över flygplatsen är magisk syn. Wow!!!

Utöver alla flygplan som finns att titta på så är det ett antal museum på flygplatsen. Många knutna till 2:a världskriget på något sätt. Det fanns en hangar där vi fick se en massa stridsfordon av olika slag, i en hangar fanns ubåtar och hangarflygplan.



Det fanns en amerikansk avdelning som visade lite hur USA hade det i kriget. För barnen fanns en avdelning med drönare och andra aktiviteter. Det finns mycket att se för den som är flygintresserad. Efter dagen så var det bara att kliva på bussen och åka hem. Allt gick hur smidigt som helst och vilken härlig dag vi hade. Hade det varit bra väder båda dagarna hade vi åkt dit även dag två för det fanns saker vi inte hann se. Istället gick vi runt i Cambridge. Vilken otrolig universitetsstad det är. Det är ett universitet i varje gathörn känns det som. Tar man en särskild guidad tur får man komma in på området och se lite mer av livet på ett engelskt universitet. Det finns också shopping för den som gillar det, eller den botaniska trädgården. Vi hittade till ett museum, Fitzwilliam museum. Det var gratis inträde och det var ett bra museum från egyptiska eran till nutid.

Som alla engelska städer finns det pubar lite här och där. Då Cambridge är en multikulturell stad passade vi på att äta på lite andra restauranger. Maten vi åt var mycket vällagad och god och den thailändska ankan var fantastisk. Det finns mat här för alla smaker allt från McDonalds till fina restauranger.



Att åka till Duxford och få uppleva en Engelsk småstad och en fantastisk flygdag gör att jag gärna vill återvända hit. Jag ska bara boka resan lite tidigare.

Lars-Göran

*Vinterns i år visade inte
mycket klar himmel, men vissa
ljusglimtar finns det ändå.*

Foto: Mikael Kihlman



Ett eldrivet flygplan med 186 stolar ombord. Det är på väg att bli verklighet i USA där ett ambitiöst utvecklingsprogram.

Det är bara små, regionala flygplan som kan bli eldrivna. Så har resonemanget gått hitills när det gäller arbetet på att öka klimatneutraliteten inom flygbranschen. Det har samtidigt varit ett sätt att avfärda det intensiva arbete som sker på olika håll, bland annat i Sverige.

Men nu har det amerikanska företaget Wright Electric dragit igång utvecklingen av elektriska motorer på 1,5 MW med kapacitet att driva flygplan med upp till 186 stolar, alltså motsvarande storleken på dagens A320-familj och Boeing 737-familj. De nya motorerna är i sin tur beroende av den fortsatta utvecklingen av batterikapaciteten och energitätheten i dem.

- Batteriteknologin utvecklas just nu kraftigt, bland annat tack vare olika stödåtgärder från amerikanska myndigheter. Tack vare det ser vi en allt tydligare framtidsbild med en betydligt mer hållbar flygbransch, säger Jeffrey Engler, vd på Wright Electric i ett uttalande.

De ambitiösa planerna med sikte på elektriskt drivna flygplan i storlekar hitills över huvud taget inte diskuterats, siktar på att de första motortesterna ska genomföras under nästa år. Målsättningen är sedan att ha flygplanet i luften 2030. Parallellt med utvecklingen av motorerna har också förstudier inletts av det flygplan som ska drivas av de elektriska motorerna. Därmed ingår Wright i de olika utvecklingsprogram av framtidens flygplan där bland

andra Airbus och NASA är drivande.

De nyligen presenterade planerna stötts av Johan Lundgren, svensk vd på easyjet. Han har länge varit en förespråkare för utvecklingen av eldrift och räknar med att inom överskådlig tid kunna sätta in elektriskt drivna flygplan på kortare sträckor i Europa, till exempel London – Amsterdam. Samarbetet med Wright Electric sträcker sig också flera år tillbaka i tiden. - Vi vet att hållbart flygande är viktigt för våra kunder och arbetar målmedvetet på att minska vårt klimatavtryck. Wrights planer är ytterligare ett viktigt steg i arbetet på att kunna introducera kommersiell flygtrafik med eldrift, säger han.

Skriver flygtorget

Kraftigt fall på mindre flygplateser

De mindre flygplatserna tappade förra året sammantaget dubbelt så många passagerare som de större flygplatserna, ägda av statliga Swedavia. I Jönköping, Karlstad och Skellefteå minskade resandet till och från flygplatserna med över 30 procent. Mora flygplats tappade över 40 procent.

I samtliga fall beror det på att flygbolag lämnat flygplatsen, helt eller delvis.

Enligt organisationen Svenska regionala flygplatser försvann tio procent eller 275 000 av passagerarna från de mindre, regionala flygplatserna. Swedavia tappade fyra procent.

"De troligaste skälen är den införda flygskatten och den pågående klimatdebatten mot flyget, även om en begynnande konjunkturavmattning också kan ha en påverkan", skriver Peter Larsson, vd för Svenska regionala flygplatser, i ett pressmeddelande.

Han uppmanar regeringen att agera för att rädda flygplatserna, som redovisar ökade underskott i takt med att passagerarna försvinner.



Saabs produktion av det nya skolflygplanet har startat

Nu har Saab i Linköping påbörjat produktionen av sina delar till skolflygplanet T-7A Red Hawk – tidigare kallat T-X – som utvecklas och tillverkas tillsammans med Boeing för det amerikanska flygvapnet.

- Det är bara drygt ett år sedan Saab undertecknade kontraktet, och nu startar vi produktionen. Detta är möjligt tack vare ett bra samarbete mellan Saab och Boeing. Vi på Saab är stolta över att utveckla och tillverka T-7A för det amerikanska flygvapnet, säger Jonas Hjelm, chef för Saabs affärsområde Aeronautics, i ett uttalande.

Det är den bakre delen av skolflygplanet som Saab utvecklar och producerar. Sju enheter tillverkas nu i Linköping för att senare levereras för slutmontering i Boeings anläggning i St Louis, USA.

Beställningen från det amerikanska flygvapnet gäller 351 skolflygplan och affären är värd 9,2 miljarder dollar.

Produktionen av Saabs delar till T-7A kommer efter en inledande teknik- och tillverkningsfas flyttas till en ny anläggning i West Lafayette i Indiana, USA.

STORMEN CIARA

Rekordtid från New York till London: Under fem timmar

Europa hukar under stormen Ciara men de kraftiga vindarna för också med sig andra konsekvenser: Flygresor i östlig riktning går riktigt fort.

Ett passagerarplan från British Airways flög på lördagskvällen från New York till London på 4 timmar och 56 minuter i stället för mer normala sju timmar. Enligt sajten Flightradar24 innebär det sannolikt att flygbolaget kniper åt sig rekordet från Norwegian.

Planet, en Boeing 747, uppnådde hastigheter på upp emot 1 300 kilometer i timmen, att jämföra med 900 kilometer i timmen som är den vanliga hastigheten.

Flyg som gick i motsatt riktning blev rejält försenade, uppåt två och en halv timme, skriver The Independent/Omni



Ny på FFK

Sussanna Jansson, född och bosatt i Västerås. Kommer tillsammans med Jessika att jobba som ekonomiansvarig från och med februari.

Sussanna kommer tidigare från ett industriföretag som heter Nordic Furnaces AB.

Tre svenska kvinnor gripna efter slagsmål på flygplan

Tre svenska kvinnor har gripits av nederländsk polis efter ett våldsamt slagsmål ombord på ett flygplan på väg från Stockholm till Amsterdam. En nederländsk man har också polisanmälts för misshandel. - Det var en otroligt kaotisk och obehaglig situation. Det var många barn närvarande, säger ett vittne till SVT Nyheter.

Det var i onsdags kväll som det utbröt slagsmål ombord på en av Norwegians flighter från Stockholm till Amsterdam. Planet hade hunnit landa på flygplatsen Schiphol när tre svenska kvinnor hamnade i bråk med flera passagerare, bland dem en man från Nederländerna.

Enligt uppgifter till SVT Nyheter uppstod konflikten när kvinnorna reste sig upp och började röra sig fram och tillbaka i mittgången, något som är förbjudet så länge flygplanet fortfarande taxar in till gaten.

När mannen, som är i 60-årsåldern, protesterade ska han bland annat ha blivit örfilad. Även 60-åringen ska ha uppträtt våldsamt.

- Det var en otroligt kaotisk och obehaglig situation. Det var många barn närvarande och piloten kom till och med ut från cockpit för att kolla vad som hände, säger ett vittne till SVT Nyheter.

En kvinna kallad till rätten

Den nederländska polismyndigheten The Royal Netherlands Marechaussee bekräftar att kvinnorna, som alla är i 25-årsåldern, greps av en stor mängd poliser så fort de klev av planet. The Royal Nether-

lands Marechaussee är en militär polisorganisation som ingår i den nederländska försvarsmakten.

Alfred Ellwanger, presstalesperson för The Royal Netherlands Marechaussee, uppger att en av kvinnorna har frikänts medan en har betalat 200 euro i böter. Den tredje kvinnan, som i sin tur polisanmälte den nederländska mannen för misshandel, har kallats till rätten. Alla tre släpptes i torsdags kväll.

"Det här fallet började med att kvinnorna tryckte andra passagerare åt sidan när planet anlände till gaten. Detta resulterade i skrikande, puttande och misshandel", skriver Alfred Ellwanger i ett mejl.

"Har nolltolerans mot hotfullt beteende"

På UD känner man inte till ärendet, enligt presskommunikatör Anna Lundblad. UD kopplas dock bara in om personer som frihetsberövas i andra länder använder sig av rätten att kontakta sin ambassad.

Norwegian vill inte kommentera händelsen.

- Jag känner inte till detta men oavsett vad kommenterar vi inte den här typen av händelse. Det jag kan säga är att vi har nolltolerans för alla typer av hotfullt beteende ombord på våra flygplan, säger Astrid Mannon-Gibson på Norwegians presstjänst.

Skriver Flygtorget

TERMER I FFK:S MANUALER

TERMS	MEANING	UTTRYCK	BETYDELSE
shall, must, will	These terms express an obligation, a positive command.	ska, måste, kommer	Dessa termer uttrycker en skyldighet, ett positivt kommando.
may	This term expresses a positive permission.	får	Denna term uttrycker ett positivt tillstånd.
shall not, will not	These terms express an obligation, a negative command.	ska inte, kommer inte	Dessa termer uttrycker en skyldighet, ett negativt kommando.
may not, will not	These terms express a prohibition.	får inte, kommer inte	Dessa uttrycker ett förbud.
need not	This term expresses a negative permission.	behöver inte	Denna termen uttrycker ett negativt tillstånd.
should	This term expresses an obligation when an acceptable means of compliance should be applied.	bör	Denna term uttrycker en skyldighet när ett acceptabelt sätt att följa kraven ska tillämpas.
could	This term expresses a possibility.	kan	Denna term uttrycker en möjlighet.
ideally	This term expresses a best possible means of compliance and/or best experience of industry practice.	idealt	Denna term uttrycker ett bästa möjliga sätt att följa kraven och/eller bästa erfarenhet av branschpraxis.

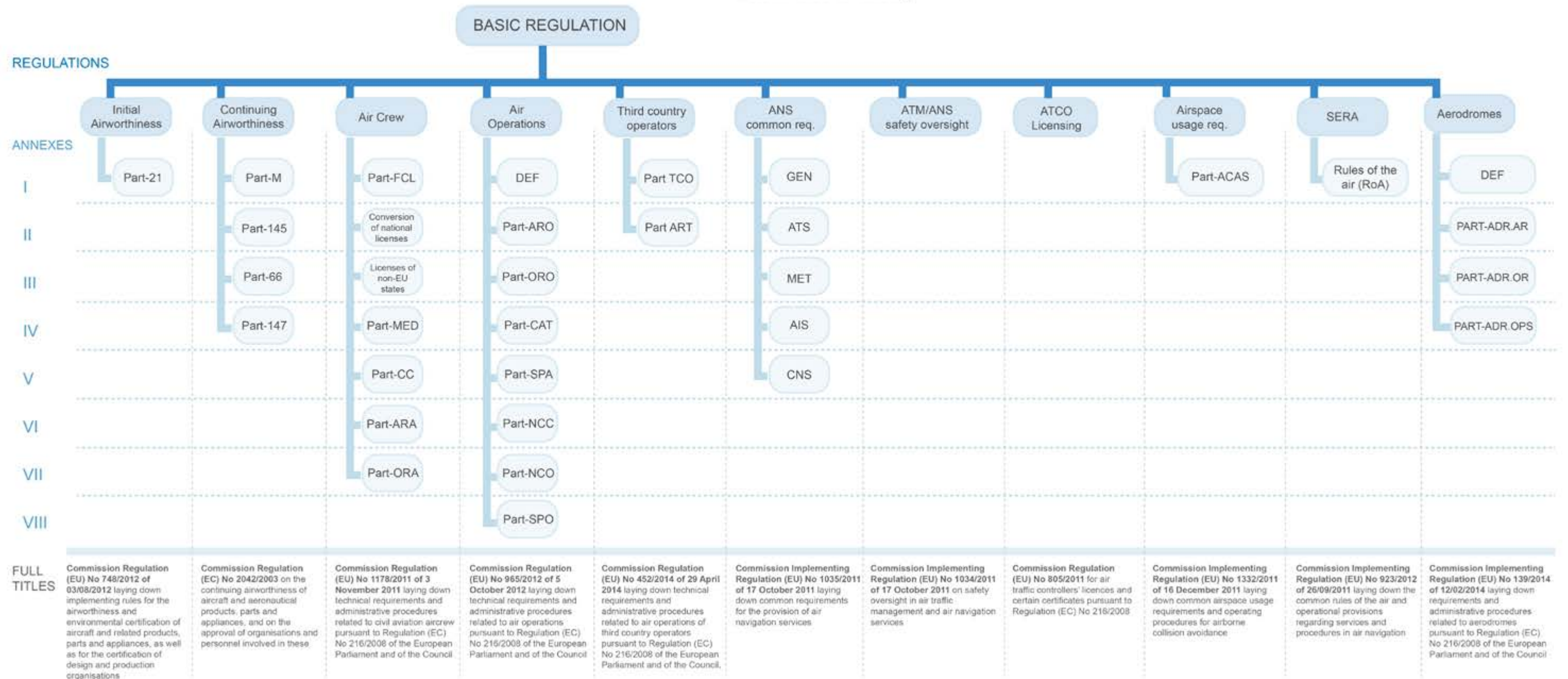
Kommande utbildningar

KURSKOD	BETECKNING	START DATUM	SLUT DATUM	PLATS	BEHÖRIGA GRUPPER
FFK GK	Grundkurs FFK	2020-02-10	2020-02-12	Västerås	Alla medlemmar
UWE	Underwater Escape	2020-02-12	2020-02-13	Västerås	HV, SIG, FIG
GU MEK HV	HV Mek	2020-02-24	2020-02-25	Västerås	HV
YP GRUND	Young Pilots Grundkurs	2020-03-28	2020-03-01	Västerås	YP
FI-SEM	Flyglärarseminarie	2020-03-29	2020-03-01	OSM Aviation	FFK FI/CRI
LFCH/CPIL	LFCH/CPIL Möte	2020-03-02	2020-03-03	Västerås	LFCH/CPIL
LÄRAR-FRAF	Lärarytbildning Kraftledning	2020-03-19	2020-03-20	KS Västerås	FFK FI
FFK GK	Grundkurs FFK	2020-03-23	2020-03-25	Västerås	Alla medlemmar
UWE	Underwater Escape	2020-03-25	2020-03-26	Västerås	HV, SIG, FIG
KRAFTNÄ	Kraftnätsövervakning GU/KU	2020-03-30	2020-04-02	Västerås	FIG
FOTO_BILD	Foto & Bild	2020-04-14	2020-04-14	Göteborg	HV, SIG, FIG
FOTO_BILD	Foto & Bild	2020-04-15	2020-04-15	Varberg eller Halmstad	HV, SIG, FIG
FOTO_BILD	Foto & Bild	2020-04-16	2020-04-16	Växjö	HV, SIG, FIG
SIG RU ROT	SIG RU ROTE	2020-04-21	2020-04-24	Halland	SIG
FOTO_BILD	Foto & Bild	2020-04-21	2020-04-21	Gotland - Visby	HV, SIG, FIG
STÄMMA	Riksstämman	2020-04-24	2020-04-26	Lastberget Bålsta	Länsrepresentanter
SIG RU ROT	SIG RU ROTE	2020-05-02	2020-05-05	Skåne	SIG
SIG RU ROT	SIG RU ROTE	2020-05-07	2020-05-10	Gotland	SIG
YP GRUND	Young Pilots Grundkurs	2020-05-08	2020-05-10	Västerås	YP
GU FLYG	Grundutbildning FFK flyg	2020-05-11	2020-05-14	Västerås	HV, SIG, FIG
RSU	Regional Samverkansutbildning	2020-05-16	2020-05-20	Skövde	FIG-grupper i E,G,H,L,M,N,O,P,R
GU FLYG	Grundutbildning FFK flyg	2020-05-25	2020-05-28	Västerås	HV, SIG, FIG
SIG RU ROT	SIG RU ROTE	2020-06-02	2020-06-05	Stockholm	SIG
YP FORTS	YP Fortsättningskurs	2020-06-13	2020-06-18	Ålleberg	YP
TRAFIKVERK	Trafikverket Väg/järnväg	2020-06-15	2020-06-18	Västerås	FIG
YP FORTS	YP Fortsättningskurs	2020-07-11	2020-07-16	Ålleberg	YP
YP SPAN	Young Pilots Spaningsutbildning	2020-08-02	2020-08-07	Västerås	Uttagna YP
GU FLYG	Grundutbildning FFK flyg	2020-08-17	2020-08-20	Västerås	HV, SIG, FIG
TRAFIKVERK	Trafikverket Väg/järnväg	2020-08-24	2020-08-27	Ålleberg?	FIG
FIG SAR GU	SAR-Search & Rescue grundutbildning	2020-08-24	2020-08-27	Västerås	FIG
GU FLYG	Grundutbildning FFK flyg	2020-08-31	2020-09-03	Västerås	HV, SIG, FIG
YP GRUND	Young Pilots Grundkurs	2020-10-02	2020-10-04	Västerås	YP
FFK GK	Grundkurs FFK	2020-10-19	2020-10-21	Västerås	Alla medlemmar
UWE	Underwater Escape	2020-10-21	2020-10-22	Västerås Lögarängen	HV, SIG, FIG
FFK GK	Grundkurs FFK	2020-11-02	2020-11-04	Västerås	Alla medlemmar
UWE	Underwater Escape	2020-11-04	2020-11-05	Västerås	HV, SIG, FIG
YP GRUND	Young Pilots Grundkurs	2020-11-27	2020-11-29	Västerås	YP

Regulations Structure

Each Part to each implementing regulation has its own **Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC/GM)**. These AMC and GM are amended along with the amendments of the regulations. These AMC/GM are so-called 'soft law' (non-binding rules), and put down in form of EASA Decisions. A comprehensive explanation on AMC in form of questions and answers can be found on the FAQ section of the EASA website.

Furthermore, **Certification Specifications** are also related to the implementing regulations, respectively their parts. Like AMC/GM they are put down as Decisions and are non-binding.



Under en tid så har det skrivits och informerats inom FFK om EASA-regelverket som FFK har att efterleva. Dom flygsäkerhetsmässiga villkoren vi har att efterfölja styrs av ett antal regelverk. Basic Regulation 2018/1139, SERA, Part-ORO och Part-SPO är exempel på några

av dom centrala begreppen som ni kommer att stöta på under vårens utbildningar i FFK:s nya manualer. Det finns mycket att förkovra sig i på EASA:s hemsida www.easa.europa.eu. Övan finner ni en översiktsbild på regelverksstrukturen.

EASA Regelwerksstruktur

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

Vad kommer du ihåg från din PPL-utbildning i Navigation?

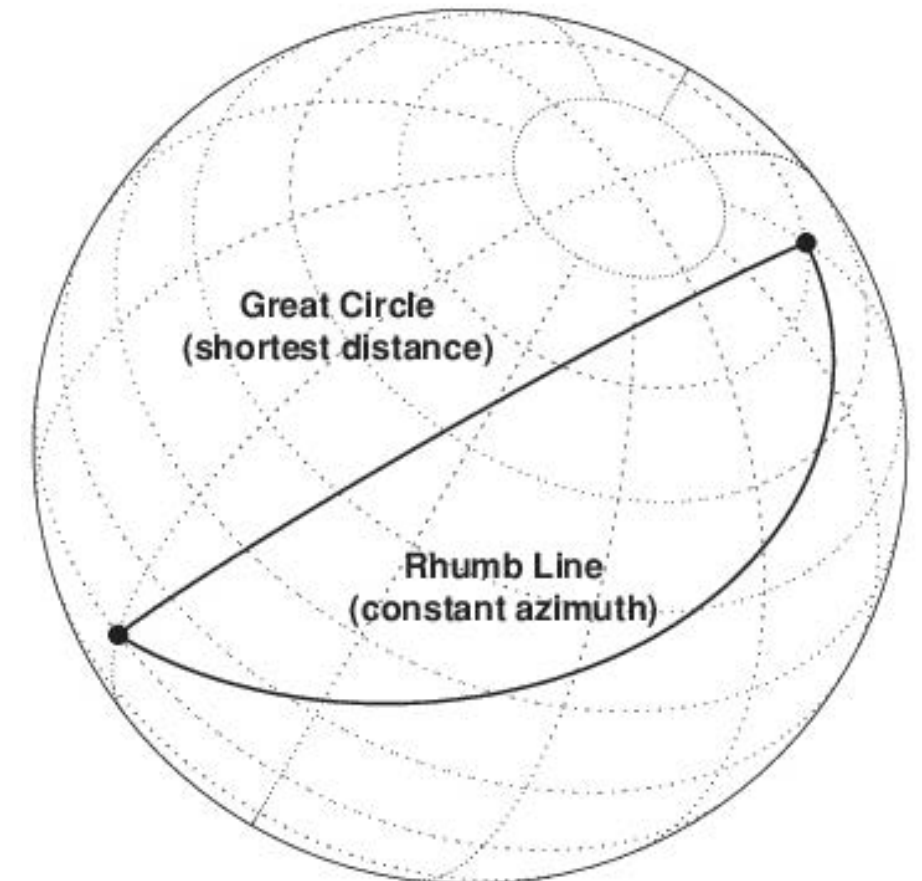
Vi fick lära oss ganska mycket men det är lätt att man glömmer bort saker så därför kommer här en liten repetition.

Longituder är linjer som går mellan polerna och är endast parallella vid ekvatorn. Vi räknar longituden från nollmeridianen som går genom Greenwich, vilket ger maximalt 180 grader åt öster eller Väster. Det har också satt längden på en Nautisk mil. Delar vi in jordens omkrets i 360 grader ger det att 1 grad är lika som 60 NM och en bågminut är 1 NM. Då får vi också ut att en nautisk mil är 1852 m.

En longitud är också en meridian som är en storcirkel som går igenom båda polerna. Latituder är cirklar som är parallella med varandra längs med longituderna. Det finns bara en latitud som också är en storcirkel. Och det är ekvatorn. Alla andra latitudsparalleller är småcirklar.

Storcirklar är en cirkelskiva som skär jordens mittpunkt. Alla andra cirklar kallas för små cirklar. En storcirkel är den kortaste vägen mellan två platser vilket alla GPS:er använder. En storcirkelkurs är svår att ut. Detta för att kursen på kartan ändras längs färdlinjen.

Loxodrom/Rhumb line är en linje mellan två punkter som skär longituderna i samma vinkel. Det är oftast den kursen vi kan ta ut på kartan. På våra korta distanser spelar det inte så stor roll att flyga längs en loxodrom eller Rhumb line eller storcirkel. Men att flyga över atlanten är Storcirkelnavigering ett måste.



FRIVILLIGA FÖRSVARSGRUPPORGANISATIONER

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

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

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

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

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

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



Försvarets personaltjänstförbund

Att under krigsåren 1939-1945 på frivillig väg vilja göra en insats för Sveriges försvar och att utbilda sig inom specialområden skapade underlag för personalvårdare, som 1955 bildade Förbundet för Personalvårdsutbildning inom Försvaret. Övre Norrlands Personalvårdsförening hade bildats några år tidigare. Så småningom ändrades namnet till Försvarets Personaltjänstförbund då verksamheten kom att omfatta hela personaltjänsten. Mer om förbundets historia finns att läsa i Med facklor och svärd i frivilligförsvarets tjänst - Försvarets Personaltjänstförbund 1955 - 2005, som författats av Björn Lindquist och Carl-Axel Pearson.

Förbundet är en frivillig försvarsorganisation och frivilligheten medför inga ekonomiska fördelar i en liten organisation som FPF. Allt arbete inom organisationens styrelsearbete sker ideellt och utan ersättning.

Förbundet har utbildningsuppdrag att utbilda befattningshavare vid S1 vid Hemvärnets bataljoner, dvs Chefen Sektion 1, Personalvårdsbefälet och Fältpastorn. Förbundet är avtalsskrivande organisation och skriver avtal med CS1 och PV-befäl. Fältpastor skriver avtal med Hemvärnet.

Instruktörskadern har under de senaste åren byggts upp med instruktörer som genomgått FVRF instruktörsutbildningar eller har motsvarande utbildning via FM. Att tjänstgöra som instruktör är både stimulerande och krävande, både ämnesmässigt och tidsmässigt. Till instruktörstjänst försöker FPF aktivt rekrytera personer som har eller har haft krigsbefattning inom personaltjänsten för att på ett trovärdigt sätt kunna utbilda inom ämnesområdet.

Förbundet har tre föreningar som har till uppgift att rekrytera medlemmar till föreningarna och därmed bli delaktiga vid rekryteringstillfällen och utbilda inom områden som anknyter till förbundet, men ändå inte kan räknas som motsvarande centrala kurser. Vid alla utbildnings- och mötestillfällen genomförs försvarsinformation, som är den tredje uppgiften.

Förutom det samarbete FPF har med Försvarsmakten och uppdrag åt Hemvärnet samverkar vi på olika sätt med FFO, frivilliga försvarsorganisationer. Ett sådant är samverkan med Fältartisterna, www.faltartisterna.se.

Vi samverkar också med andra ideella och frivilligorganisationer. FPF har många medlemmar som varit eller är aktivt tjänstgörande i utlandstjänst i olika former. Många av dessa är även medlemmar i Svenska Veterandförbundet Fredsbaskrarna, SVE, en frivillig organisation som vi samverkar med. www.sverigesveteranforbund.se. VRR, Veteranstöd Rapid

Reaction, är en förening för stödjande av utlandsveteraner på olika sätt. FPF samverkar med dem och många är medlemmar i FPF. www.vrr.nu. Svenska soldathemsförbundet är en ideell organisation som har soldathem på många platser i Sverige. FPF samverkar på olika sätt med dessa. www.soldathem.org. Vårsta Diakoni är en ideell stiftelse som bl.a. bedriver utbildning inom krisstöd. Med Vårsta Diakoni och dess Resurscentrum i Härnösand har FPF under ett antal år haft samverkan vad beträffar utbildning av instruktörer för krisstödsutbildningarna. www.varsta.se

FÖRSVARETS PERSONALTJÄNSTFÖRBUND

Förbundsstyrelsens ordförande - Lars Olsson

Grundat - 14 januari 1955

Antal medlemmar - ca 300



FRO



FRO är en frivillig försvarsorganisation för sambandsintresserade män och kvinnor med verksamhet över hela landet. Till våra uppgifter i Totalförsvaret hör att rekrytera och utbilda sambandspersonal till hemvärnet. Många olika funktioner som måste fungera för att bataljonschefen ska kunna leda sitt förband på ett effektivt sätt. Befattningarna är från att vara signalist i en kompanistab ända upp till att vara sektionschef eller signalskyddschef i bataljonsstaben. Man kan även välja att bli tekniker eller gruppchef. Möjligheten att utvecklas mot nya befattningar stimulerar våra medlemmar till vidareutbildning och ökad kompetens.

Hemvärnet har nyligen fått ett informationssystem – IS HV. Det är FRO som ansvarar för de driftledare och tekniker som behövs för att hålla systemet gående i staben. Denna uppgift har inneburit att nya utbildningar har tillkommit och möjligheterna blivit ännu fler. Kurser och utbildningar genomförs på ett flertal platser och vid olika tidpunkter på året. Våra som-

markurer på Falsterbo Kursgård och Fårö Kursgård är mycket uppskattade av deltagarna. Där finns det även möjlighet att till en rimlig kostnad låta familjen följa med.

Vi har även uppgifter inom totalförsvarets civila delar och utvecklar sambandsenheter för att kunna bistå centrala myndigheter, länsstyrelser, regioner eller kommuner med ledningsstöd och sam-

band i händelse av svåra påfrestningar i samhället, eller ytterst vid höjd beredskap eller krig. Enheterna kan bestå av sambandsoperatörer, sambandsledare och sakkunniga. Dessa utbildas av FRO genom kurser som genomförs på uppdrag från MSB.

Sakkunniga inom olika områden, till exempel Rakel, alternativa sambandssys-

tem eller lägestjänst och informationssäkerhet kan placeras i en sambandsenhet eller ingå i en pool för effektiv användning när dessa förmågor efterfrågas.

FRO har även uppdrag från Trafikverket där vi bemannar bandvagnsstyrkans ledningsplatser samt från Svenska Kraftnätets Molos (Mobil ledning och samband). I båda dessa uppdrag måste personalen kunna verka som spindeln i nätet med olika sambandsmedel i stressade si-

tuationer vid olyckor och andra påfrestningar i samhället.

Vi har även en verksamhet för ungdomar, som vi kallar Signalungdom. Där träffas killar och tjejer från 15 år för att lära sig mer om radio och teknik. Utbildningen sker ofta på Ledningsregementet i Enköping där man får tillfälle att prova på den materiel som soldaterna på regementet använder och får en inblick i det militära livet.

Cyberförsvar är en ny och spännande verksamhetsgren. FRO ordnar kurser för medlemmar i frivilliga försvarsorganisationer som vill lära sig mer om IT-säkerhet. Kurserna behandlar de hot och risker som finns på internet och i alla applikationer och apparater som vi är så beroende av i dag.

Förbunden i FRO har en omfattande föreningsverksamhet kring radio och teknik. På många platser finns det sambandsmateriel som kan användas för att lösa tillfälliga behov av kommunikation, vid tävlingar och evenemang av olika slag eller vid behov i samhällets krisberedskap. Vill du veta mer? Titta på vår webbplats fro.se eller mejla till fro@fro.se.



FRO

FRO bildades 1946 som en underavdelning till Sveriges Sändareamatörer. Syftet var att göra signalister av radioamatörer.

FRO har idag cirka 3 00 medlemmar i 23 förbund över hela landet.

Utöver uppgiften att rekrytera och utbilda för totalförsvaret har FRO en omfattande teknisk verksamhet och kan ofta erbjuda sambandsmateriel för tillfälliga behov, till exempel vid tävlingar eller i samhällets krisberedskap.

Ordförande Mathias Eriksson
Generalsekreterare Kent Ahlqvist

ROST

Fukten har varit konstant i flera månader. I stora delar av landet har flygvädret varit minst sagt dåligt. Plusgrader ena dagen och minusgrader nästa vilket ofta skapar väder med låga moln och hög luftfuktighet. Det är som gjort för att rosten ska få ett grepp om dig och din flygtrim.

Under vintern blir ofta vårt flygande lidande då vädret ofta sätter käppar i hjulen för oss. I norra Sverige är det knappt dagsljus vilket gör det än svårare att hitta bra dagar att flyga på. Dock när det är bra väder så är det fantastiskt att flyga. Men har det gått längre än 90 dagar sedan så får du inte ha med dig en passagerare utan måste flyga själv. Orsaken till denna regel ligger från lång erfarenhet att dina färdigheter försämras markant om du inte flugit på länge. Precisionen i flygandet blir sämre och risken för haveri ökar.

Som PC-kontrollant får vi ofta flyga med personer som har flugit för lite den senaste tiden och tror att har man gjort en PC så blir allt bra igen. Det bästa är ju om personen kan flyga sina 12 timmar och sedan göra en lärartimme och där man kan träna på de saker som man kanske känner sig sämre på. Kan man inte göra dessa timmar utan kommer till oss PC-kontrollanter så blir det ofta en ganska jobbig flygtimme.

Tittar jag tillbaka på de VFR-PC jag gjort genom åren så kommer jag fram till 4 saker som rostar först!

1. Höjdhållning
2. Koordination i svängar
3. Precision i landning
4. Radiokommunikation

Genom att träna på dessa fyra moment så blir man tryggare i andra delar i flygningen.

Att träna höjdhållning är inte bara att ligga i planflykt utan också att stiga upp eller sjunka ner till en höjd och övergå i planflykt och bibehålla höjden. Ett sätt att göra detta på är att stiga 20 fot över angiven höjd och sänka nosen för att låta planet accelerera upp till planflyktsfart och sedan minska

effekten. När vi sjunker i ex. glidflykt så vill vi ge marchfart c:a 50 fot innan vi når lämplig höjd. Genom att stiga och sjunka övergå i planflykt i olika farter gör att du får upp dina grundfärdigheter på din flygning.

Branta svängar brukar ofta generera att man stiger i en högersväng och sjunker i vänstersväng. Detta för piloten har glömt bort vilka riktmärken man använder. I en Cessna 172 brukar kompassen var ett märke som man lägger på horisonten i en brant vänstersväng och vänster kanten på instrumentbrädan i en högersväng. Då har du ett bra utgångsläge. Sen gäller det också att använda fötterna ordentlig så att man flyger ”rent” (kulan i mitten).

Många glömmar även bort att använda höjdrodret i en brant sväng och då glider man inåt i sväng och det känns inte bekvämt. När du använder höjdrodret på rätt sätt så känner du trycket i rumpan och allt känns bra.

Landning, det svåraste i en normal flygning men också bland det roligte för du kan alltid tävla mot dig själv. Grunden till en bra landning ligger ofta i att man har ett bra landningsvarv. Det skapar tid för dig att få ett trimmat flygplan. Hitta rätt farter och kunna rikta in planet rätt i banan. En del vill vara på styva linan och snäva till varvet och stressa sig ner och det blir sällan bra. Se till att göra likadant varje gång och följ angivna farter i POH. Lägg inte på 10 knop för att det ska kännas tryggare (undantag vid byig vind). Det gör att när du ska flyta ut för sättnings så kommer den bli 300 meter längre in och du ska flyga i låg fart på låg höjd vilket kan vara svårt när man är lite rostig.

En av det mest stressande momenten för många piloter är att prata i radio. Var det länge sedan du fick prata i flygradion så blir du lätt dålig på det.

Tänk om du skulle säga saker i fel ordning eller om du skulle snubbla på orden. Det är väl inte hela världen om saker blir lite i fel ordning. Det viktigaste är att bli förstådd!

- Vem ska jag prata med
- Vem är jag
- Var är jag
- Vart vill jag

Detta är grunder i kommunikationen. Har du bara lite koll på det och vågar prata så blir du mindre stressad och kan slappna av mer. Det i sin tur gör att övriga manövrar blir lättare att handskas med.

Så när du flyger för att vidmakthålla dina färdigheter se till att du gör din flygning till något vettigt. Ett sätt att göra det kan vara att köra något egenträningsprogram som finns. Du kan också vara med på landningsträningar och navkvällar. Det är roligt och du lär dig alltid något.

Känner du dig för osäker i ditt flygande så prata med din flyglärare eller CRI så kan hen hjälpa dig att komma igång och få upp din precision i ditt flygande.

För kom ihåg att det är alltid roligare att flyga säkert!

Egenträningsprogram FFK

Flygtid c:a 45 minuter

Allmänt

Programmet är tänkt som en allmän träning för att öka sina färdigheter. Utför vikt och balansberäkning. Beräkna aktuell startprestanda med rådande väder för kortfälsstart. Låt någon i gruppen mäta ut hur långt det är på fältet och se om det stämmer. Läs i POH för att få fram aktuella farter enligt ditt flygplan. Krav: Kursavvikelse Max 5 grader, Fartavvikelse max +/-5 knop, höjdavvikelse max +/- 50 fot.

Starta med kortfältsteknik enligt ditt flygplan (Läs i POH). Stig till 1000 AGL. Gör vingtippningar på vägen ut till övningsområdet. Nosen ska ligga kvar i samma riktning och hålla höjden. Stig till 3000 fot AGL med fart för bästa stighastighet Vy. Trimma planet ordentligt och kom ihåg höger sidroder. Övergå i planflykt och bibehåll farten (Vy). Trimma om det behövs. Övergå i glidflykt för bästa glidtal.

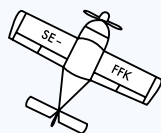
Trimma planet och håll kursen. Gör sjunkande högersväng 90 grader. (30 grader bank). Gör sjunkande vänstersväng 90 grader. (30 grader bank).

Övergå i stigning med Vx. Gör svängar höger och vänster (max 20 grader bank). Övergå i planflykt och bibehåll farten (Vx alternativt Vy). Ta ut klaff (10 gra-

der / 1 steg trimma, håll höjden). Ta ut 2 steg klaff (20 grader / trimma, håll fart och höjd). Ta ut full klaff (trimma, håll fart och höjd). Övergå i glidflykt lägsta sjunkhastighet med full klaff (Ofta Vx minus några knop). Gör sjunkande högersväng 90 grader. (max 15 grader bankning). Gör sjunkande vänstersväng 90 grader. (max 15 grader bankning). Övergå i stigning med distansekonomisk stigning (c:a 90 knop).

Var med på att nosen vill stiga kraftigt, Ta in klaffen stegvis. På 3000 fot övergå i planflykt normal marchfart. Gör normal sväng (30 grader bank) 360 grader åt båda hållen. Gör brant sväng (45 grader bank) 360 grader åt båda hållen. Det kan vara lättare med att trimma något bakåt (1 drag). Ta ner farten tills stallvarnare låter och gå ur genom att sänka nosen något och ge gas bibehåll riktningen. Flyg mot fältet på 3000 fot och gör en höghöjdsbedömning TGL, Utför nödchecklistan. Gör normal landning utan klaff. Lägg märke till det förändrade nosläget. Avsluta med en normal landning med klaff. Var noga med precisionen.

Lycka till!



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 2020. 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