FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 2 - Juni 2020

ROTERANDE MASKINDEL

RUTINFLYGNING SOM BLEV SKARP

NY ORDFÖRANDE

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

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

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

Styrelsen har sitt
säte i Västerås

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

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

Lämna gärna material fortlöpande. Sista dag att lämna material till nästa nummer: 19 augusti.

I DETTA NUMMER

3 Kårchefen har ordet
4 Aktuellt från kårstaben
6 Flygchefen har ordet
7 Coronapandemin sätter tillvaron i gungning
8 Övningen blev till skarpt uppdrag
10 Att bygga en propeller
12 15 år med Young Pilots
14 Räddningsauktion i Gävlebukten
16 Bilden
18 Smått & Gott
20 Nominated Person Crew Training
22 Drönare kan fylla viktig roll
24 Svenska fallskärmsförbundet
26 Juridiska verktyg kan hjälpa i kris
29 Roland är FFKs nya ordförande
30 Verksamhetsberättelse för 2019
42 Flygsäkerhet - Operational Risk Management

Bild framsida: Mikael Kihlman

KÅRCHEFEN HAR ORDET

Under 2018 hade jag förmånen att få delta - för FFK:s räkning - i ett MSB-projekt kring långsiktig strategisk planering för de frivilliga försvarsorganisationerna (FFO). Det var uppdelat på både seminarier och internat tillsammans med övriga 17 FFO:er. Dels genomförde vi en hel del samverkan mellan organisationerna och dels deltog ett antal föreläsare. En gemensam kärnpunkt var FFO:ernas roll i den svenska krisberedskapen och totalförsvaret. Huvudsyftet var hur vi (FFO:er) skall arbeta med långsiktig strategisk planering med våra verksamheter för att möta svåra påfrestningar på samhället i framtiden. Under internaten diskuterade vi en hel del kring olika scenarier som t.ex. svåra väderhändelser, terrorattacker, strömavbrott, väpnade angrepp och andra stora olyckshändelser. Ett ord som dök upp i listan över tänkbara händelser var ordet: Pandemi.

Jag minns så väl hur jag satt och reflekterade över om det överhuvudtaget var möjligt med en världsomfattande pandemi som man inte lyckats stoppa i tid. Vi har ju läst i medierna kring t.ex. Ebola som drabbar ”andra människor” i ”andra länder”. Där har man ju hittills alltid ”fått stopp” på farsoten. Jag skall inte sticka under stol med att jag rangordnade en pandemi långt ner på listan över troliga händelser i vår närtid.

Tänk så fel jag fick! Vi lever just nu i en historisk händelse som kommer få effekter på hela världssamfundet under lång tid. De frivilliga försvarsorganisationerna är i allra högsta grad inblandade i arbetet med att hantera pandemin. Försvarsutbildarna ansvarar för en samordningsfunktion som skall stötta myndigheter och regioner med frivilliga resurser. Civilförsvarsförbundet samordnar förstärkning av de frivilliga resursgrupper (FRG) som idag finns i 155 kommuner. Svenska Röda Korset tillsammans med flera frivilliga verksamheter stöttar även dom kommuner med resurser för att hjälpa äldre med matinköp och upphämtning av mediciner.

Vad gör FFK i skrivande stund under Pandemin? FFK har ett mycket viktigt uppdrag att upprätthålla flygande resurser för skarpa uppdrag för både Försvarsmakten och MSB. Skogsbrandsbevakning är normalt ett mycket viktigt uppdrag, men frågan är om det inte är ännu viktigare i år för att inte samhället skall ställas inför ytterligare prövningar med stora skogsbränder. FFK finns precis som vanligt tillgängliga för uppdrag när samhällets ordinarie resurser inte räcker till.

Mitt under pandemin pågår en process i Västerås kommun som riskerar få stora konsekvenser för både FFK och svenskt allmänflyg. Den 10 mars i år meddelade kommunstyrelsen att man avser att lägga ner flygplatsen i Västerås och avveckla verksamheten. Detta beslut får stora konsekvenser för brukarna av flygplatsen och det innefattar även FFK. Det är samtidigt ett hårt slag mot svenskt allmänflyg och speciellt i Mälardalen. På flygplatsen finns - förutom flygplatsbolaget som bedriver flygtrafik - en av Europas största flygskolor, ett antal andra väl renommerade flygskolor, helikopterföretag, tekniska verkstäder, Västerås Flygmuseum och inte minst Hässlö Flygförening som är Sveriges största flygande förening med över 650 medlemmar och över 30 flygplan knutna till föreningen. Brukarna på flygplatsen bidrar enligt uppgift till ca 25.000 flygtimmar/år och sysselsätter flera hundra personer som bidrar med skatteintäkter till kommunen.

Vi har tyvärr sett detta förr. Processen att lägga ner flygplatsen i Gävle har pågått en längre tid trots en hård kamp för att den skall få finnas kvar. I Stockholmsområdet får allmänflyget inte plats på Bromma-flygplats utan är hänvisade till flygplatser långt från centrum eller till länen runt om. Barkarby flygfält försvann för 10 år sedan. Framtiden är oviss för fler flygplatser, som t.ex. Mora. I skrivande stund är de svenska flygplatserna under mycket hård ekonomisk press pga. COVID-19. Resultatet av detta är för tidigt att uttala sig om, men utvecklingen är mycket oroande.

Att lägga ner Hässlö flygplats kommer att få stora konsekvenser för FFK. Vi kommer inte kunna bedriva de centrala flygutbildningarna på kårstaben längre och troligen innebär det ytterligare en flytt av FFK:s centrala kårstab. Men frågan är: **var vågar vi flytta för att inte hamna i samma situation igen?**

FFK rekryterar sina medlemmar ur svenskt allmänflyg. Nedläggningen av Hässlö flygplats är ett hårt slag mot svenskt allmänflyg och utbildning av nya piloter inför framtiden.

Jag efterlyser långsiktig strategisk planering även för svenskt allmänflyg, för utan det finns snart ingen grundplattform för FFK. Det är dags att se helheten och hur olika delar inom allmänflyget är sammanlänkade. För att kunna flyga krävs en flygutbildning på en flygskola som behöver tillgång till ett flygfält. Till det så behövs flygmaskiner och dessa behöver service på en teknisk verkstad som behöver finnas i anslutning till en flygplats. För att få färdas i lufthavet krävs flygtrafikledning och någon ser till att det finns bränsle på flygplatsen och att den är snöröjd. Tar man bort en av länkarna i kedjan ovan brister den.

Det är dags för våra beslutsfattare och myndigheter att se hela perspektivet och forma en långsiktig strategisk planering för svenskt allmänflyg, krisberedskapsflyg samt totalförsvarsflyg!

Thomas Alexandersson

AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN

I samband med implementeringen av FFK:s nya manualverk har en ny manualstruktur innehållande bl.a. Operations Manual, OM, att införts. För att säkerställa att kunskap inom relevanta områden finns hos våra piloter kommer ett digitalt test att genomföras av varje pilot. Testet kommer att göras via lärplattformen ItsLearning. Mer information samt inloggningsuppgifter kommer att distribueras när det blir aktuellt. Ytterligare orientering kring förändringsprocessen och den nya strukturen i sin helhet går att finna under Kårchefen har ordet i FFK NYTT nummer 4 – December 2019.

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/Utbilda-i-Rakel/Anvand-Rakel-effektivt---instruktionsfilmer-/

Totalförsvar – 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: ”Totalförsvar – ett gemensamt ansvar”.

Här kommer lästips för den inbitne som vill öka sin kunskap om regelverket som ligger till grund för FFK:s flygsäkerhetsmässiga villkor. Enklast är att söka efter regelverken på internet.

- Förordning (EU) 2018/1139. ”Basic regulation” om gemensamma bestämmelser inom det civila luftfartsområdet.
- Kommissionens förordning (EU) 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift. FFK har krav enligt:
  - Part.ORO (organisation requirements for Air Operation)
  - Part.SPO (Specialized Operation)
  - Easy Access Rules for Air Operations är ett bra sam lingsdokument.
- EU regulation 376/2014. Rapporteringsförordningen. Se artikel i detta numret av FFK-Nytt
- SPO - nya regler för specialiserad flygverksamhet (Sök på Transportstyrelsens hemsida).

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 <u>senast 30 dagar</u> 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 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 kursstart, annars debiteras eleven anmälningsavgiften. Undantag ges vid sjukdom eller nyanställning som då måste styrkas med intyg.

KONSULTER FÖR FFK

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

TOMMY
ANSVARIG RSU, VICE ORDFÖRANDE, STYRELSENS ARBETSUTSKOTT

ROGER
KVALITETSANSVARIG (QM), SAMORDNING SKOGSBRANDSFLYG, STYRELSENS ARBETSUTSKOTT

Är du behörig? Detta behöver du för att få flyga i FFK 2020:

- Betald medlemsavgift
- Inrapporterad flygtid för 2019
- Inskickat giltiga certifikat och medicinska intyg
- Aktuell PFT om du är utbildad och behörig som PIC för uppdragstypen
- Flygningen ska vara beordrad av CPIL eller gruppchef

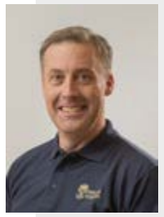
Är du osäker om du får flyga så titta på dina uppgifter på FFK:s hemsida alternativt kontakta din gruppchef eller CPIL

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

Flygrapporter flygrapport@ffk.se
Störningsrapporter asr@ffk.se
Förfrågan om FFK-PFT pft@ffk.se
Medlemsinfo., cert, 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
Övriga mail karstaben@ffk.se

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

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



THOMAS
KÅRCHEF

DANIEL
STF KÅRCHEF

HANS
UTBILDNINGSCHEF

LARS-GÖRAN
FLYGCHEF

SUSSANNA
EKONOMI

JESSIKA
EKONOMI

NATALIA
FLYGRAPPORTER

JENNY
KURSER

HELENE
ADM. MEDLEMMAR

STAFFAN
PROJEKTANSTÄLLD

FLYGCHEFEN

Flygoperativa avdelningen

Det är svårt att inte prata om Pandemi i dessa tider. Covid-19 har lagt sig som ett tungt täcke över världen. Vi är många som har fått jobba hemifrån och lärt oss ny teknik som Teams, Zoom och andra digitala lösningar. Dock har det varit dystert för vår ordinarie övnings- och kursverksamhet.

Under våren sökte vi dispens hos transportstyrelsen om att få göra enklare transporter för att hjälpa sjukvården. I vår värld en helt vanlig VFR-flygning från punkt A-B. Transportstyrelsen och FFK fann inte en genomförbar lösning för en dispens under Coronaperioden. Enligt regelverken är ju detta normalt kommersiell flygtransport och ska flygas enligt Part-CAT. Det är ju bara det att det inte finns några bolag som flyger och de som flyger använder inte fält som Feringe, Bunge, Älvsbyn och så vidare. FFK är en av få flygorganisationerna som fortfarande är operativa.

April och Maj är ju månader där vi har många övningar och vi får upp vår flygstatus igen efter en ofta lång och flygfattig vinter. Nu har vi inte kunnat flyga så mycket som vi brukar utan vi har gått på sparlåga utan utbildningar och övningar. Den 14 maj fick vi besked från Hemvärnet att de lättar på vissa restriktioner och att vi kan träna i besättning igen.

Det var glädjande nyheter och beslutet var väl balanserade enligt vad folkhälsomyndigheten säger. De som ändå inte känner sig trygga med att flyga på grund av rädsla för smitta behöver inte göra det. Dock sker all träning fortfarande i besättning.

Vi har sett att några län har använt plattformen Zoom för att kunna hålla möten i landet och även haft utbildning i vår nya OM-A. Nu finns även en powerpoint på vår utbildningsplattform där ni piloter kan få grunderna i vår drifthandbok. När ni läst den så avslutas den med ett prov som visar på att ni har tillräckliga teoretiska kunskaper i vår operation.

Har ni frågor kring vår OM så hör gärna av er till oss på kårstaben så kan vi förklara eller utveckla vår handbok vidare så att den blir så bra som möjligt.

Nu när vi börjar flyga allt mer så vill jag än en gång påminna er om att skriva avvikelserapporter när något inte fungerar som det ska. Det kan vara något flygoperativt men det lika väl var något administrativt också. När ni skriver något så tar vi hand om detta och ibland gör förändringar eller utvecklar våra handböcker och utbildningar. Det är oerhört viktigt för oss att ni skriver dessa rapporter för att utveckla vår verksamhet så att den blir så säker som möjligt.

Lars-Göran

CORONA KRISEN

Coronapandemin har kastat Sverige och resten av världen in i en kris som ingen av oss upplevt tidigare. Hundratusentals människor har förlorat livet, hela världsekonomin är i gungning och ingen vet när livet ska återgå till det normala igen.

Fabriker står stilla, stora flygplatser gapar öde och tomma, flygplanen står på marken. Även FFK är hårt drabbat av pandemin med ett övningsstopp som i skrivande stund sträcker sig fram till 30 augusti om inte ansvariga myndigheter beslutar om lättnader i de restriktioner som gäller.

Men som en viktig del av den svenska krisberedskapen fortsätter FFK att verka och utföra samhällsviktiga uppdrag. Våra SIG-grupper utför dagligen sjöövervakning någonstans längs våra kuster och brandflyget är som vanligt igång. Och de uträttar livsviktiga insatser som lätt försvinner i skuggan av coronakrisen.

Artikeln här intill beskriver ett sådant uppdrag. Ett sjöövervakningspass som övergick till ett skarpt eftersök av en fritidsbåt i nöd. Tack vare en välutbildad besättning som snabbt kunde växla uppgift och inleda eftersöket slutade detta drama lyckligt. Det här är bara ett exempel där FFK:s insatser spelat en avgörande roll.

Trots att vi bara är i början av sommarsäsongen så har vi redan hunnit flyga en bra bit över 200 timmar brandflyg och även i det sammanhanget spelat en avgörande roll. Våra besättningar har upptäckt skogsbränder i ett tidigt skede vilket gjort det möjligt att släcka och förhindra vidare spridning.

Det finns en stark vilja i hela vår organisation att vara med och verka i frontlinjen när kriser uppstår.

Därför har vi också anmält oss redo för att kunna stötta samhället med viktiga transportuppdrag under coronapandemin. Det finns bl.a behov av snabba transporter av prover och medicinsk utrustning, något som Region Gotland påtalat och önskat att FFK skulle kunna utföra.

Tyvärr har Transportstyrelsen sagt nej till detta med hänvisning till att dessa uppdrag inte ryms inom ramarna för vårt operativa tillstånd.

Världsomfattande kriser orsakade av virus är enligt många experter något som vi ska förvänta oss fler gånger. Och någonting som vi måste ta höjd för i beredskapsplaneringen.

När samhällets insatser under den kris vi upplever just nu ska utvärderas så kommer vi från kårstabens sida att verka för att FFK ska ges än större möjligheter att utföra olika typer av uppdrag i framtiden.

Vi är redo att spela en än mer framträdande roll i krisarbetet!

FRÅN ÖVNING TILL SKARP UPPDRAG EN VINTERDAG I HALLAND

Februari brukar vara den kallaste månaden på året, då det mesta har frusits till is. Men inte i Halland, där var det högt vattenstånd i åarna som syns på bilderna. Det ser mer ut som floder, som rinner genom landskapet.

Alla kraftverken i alla åarna hade öppnat upp ordentligt för att undvika att dammarna svämmade över. Som meddelat den tänkta övningen är ändrat till skarpt uppdrag åt Länsstyrelsen i Halland.

ORDER

- Flyg från Smålandsstenar till Halmstad kolla översvämningsläget i Nissan.
- Flyg från Ljungby till Laholm kolla översvämningsläget i Nissan
- Ätran samt Viskan kolla översvämningsläget i Halland.

pro·peller

[peł er] substantiv ~n propellrar • roterande maskindel med snedställda blad som åstadkommer framdrivning

Denna något torftiga beskrivning, hämtad ur Svenska Akademiens Ordlista, är kanske onödig för oss som umgås med flygande maskiner. Men för de flesta människor så är en propeller sannolikt något de förbinder med båtar, för det sitter inte propellrar på charterkärran som fraktar dem ner till Mallis längre.

Text: Jörgen Toll. Har sitt ursprung i Hälsingland och jobbar till vardags som kapten på Dash8 på Widerøe Flyveselskap

För mig är en propeller något helt fantastiskt! Propellern är en mycket vacker konstruktion med sina aerodynamiskt mjuka och runda linjer.

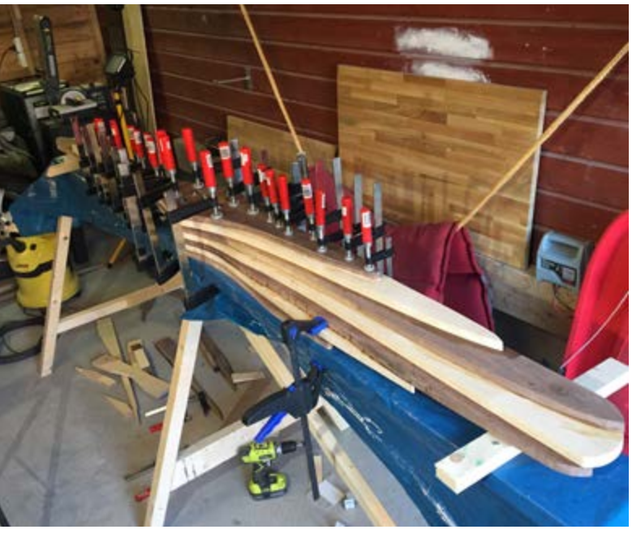
Vådan av att läsa alldeles för många Bigglesböcker i min ungdom styrde mitt flygintresse mot luftfartens tidiga år, och speciellt första världskriget med sina berättelser om "Den Röde Baronen" och hans trevingade Fokker. Kort sagt så har jag alltid fascinerats av flygplan och flygare från denna epok.

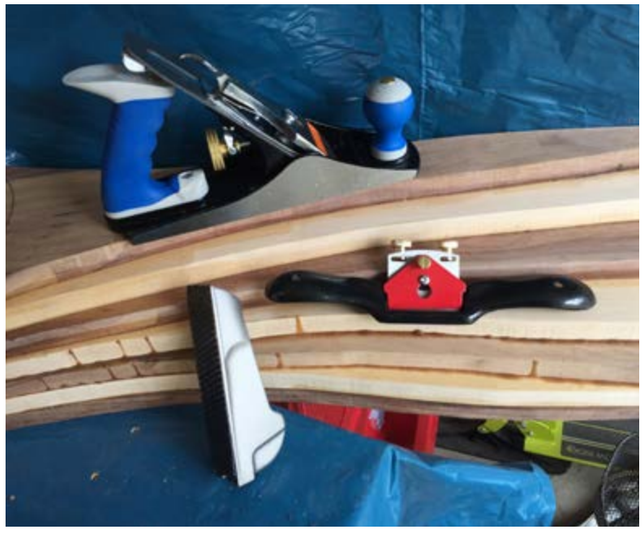
Anthony Fokkers konstruktioner använde ofta propellrar från tillverkaren AXIAL. Man tillverkade då, precis som faktiskt i dag, propellrar av skiktlimmade träplankor som så formades till en "maskin¬del med sned¬ställda blad". Just denna metod att limma två olika träslag gör man för att kombinera materialets olika mekaniska egenskaper, för att säkerställa genomgående materialkvalitet och hålla vikten så låg som möjligt. Man kan ju hugga en propeller rätt från stammen av en ek, om man så önskade. Men chansen för kvistar och sprickor ökar betydligt. Det blir dessutom mycket svårt att balansera den. En annan fördel med skiktlimning är att man kan vända skikten och fördela den tyngsta sidan på vartannat håll och på så sätt uppnå en slags grov balans av materialet.

Att skiktlimma mörka och ljusa träslag ger också ett mycket estetiskt utseende, även om det nog var det sista man tänkte på när man tillverkade propellrar som på den tiden väl nästan måste anses vara en förbrukningsartikel.

Jag har länge drömt om att tillverka en träpropeller i full storlek, dels för att se om jag kan och därför att köpa en färdig är på tok för dyrt. Mitt intresse för Fokkers maskiner från "det stora kriget" gjorde att valet föll på en AXIALsnurra. Men hur tillverkar man en sådan?

Bundesarchiv i Tyskland hade inget från före det andra världskriget. Jag kontaktade Smithsonian Air & Space museum i USA och de skickade över kontaktkartor med vad de hade på ämnet i sina arkiv. Det kom gratis med FedEx, en vecka efter att jag mailade de, vilket var imponerande i sig själv. De hade ritningar på hur man ritar AXIALs firmalogo, men inget på själva propellern.





I mitt sök på nätet så dök namnet Achim Engels, i Tyskland, upp ett flertal gånger. Han hade byggt flera Fokker flygplansreplikor och han hade ritningar som jag kunde få ta del i. Ritningarna kopierades upp i fullskala och jag startade jakten på trämaterial.

Det är inte helt enkelt att hitta en snickare som kan sälja valnöt och björk, i prima kvalitet i över 2m långa plank, hyvlat till 20mm. Men det går om man letar.

Sommaren 2017 startade själva utformningen av min propeller. Första steget var att såga ut alla sju skikt, enl. ritningens profiler. En bandsåg hade varit bra att ha här, men sticksåg fungerar också. Tänk bara på att såga lite generöst. Du kan inte lägga tillbaka material. När alla skikt sågats så limmades de, en och en. Jag startade med det mittersta och längsta skiktet och byggde ut ifrån det. Till detta använde jag limmet Titebond III, en rulle och 24 tvingar från Biltema. Lim påfördes jämnt på båda ytor med rullen och skikten pressades ihop. När alla skikt limmats så startade själva utformningen.

Eftersom skikten sågats till rätt profil, så handlade det mest om att släta ut alla kanter. Ritningen hade också profiler för varje decimeter av propellerbladets längd. Hyvla, raspa, fila och slipa. Det gick åt många meter med sandpapper. Själva utformningen förenklades faktiskt av propellerns naturligt aerodynamiska form. Det är ganska lätt att se när det inte ser rätt ut.

Hålen för propellerfästet borrades ur. Till sist lackades propellern och dekaler limmades på och lackades över.

Det var med glädje jag kunde konstatera att jag faktiskt hade klarat av att tillverka en AXIAL D262 propeller, när jag på hösten kunde posera utanför min byggverkstad.

Besök gärna min byggblog på facebook.com/diyaxial för mer detaljer om projektet.

"I år fyller Young Pilots 15 år! 2005 startades vår organisation och sedan dess har det har varit många år av skratt, flygning och framförallt fika! Under dessa tider kan vi blicka tillbaka och minnas alla härliga stunder. Vi har flugit sjöflygplan, segelflygplan och Hercules. Vi har besökt flygplatser och militärbaser. Vi har utbildat 40 spanare som idag står redo att hjälpa samhället vid kriser. Och det här var bara de första 15 åren!

Tack alla medlemmar för ert engagemang!"

Fritidsbåt i sjönöd

Det började som en rutinflygning över Gävlebukten för sjöövervakning, men övergick i ett skarpt eftersök av en nödställd fritidsbåt som drabbats av motorstopp i det hårda vädret. Besättningen med piloten Torbjörn Alm och spanaren Dmitrij Karpenko kunde, trots svåra förhållanden med höga vågor och gråväder som försvårade spaningen, snabbt hitta haveristen och leda fram Sjöräddningssällskapets båt som kunde undsätta fritidsbåten och bogsera den till hamn.

– När vi lyckades lokalisera haveristen så slog vågorna över aluminiumbåten som nödankrat bara 200 meter från ett stort rev. Det hade kunnat bli riktigt dramatiskt om vi inte hade hittat båten i tid, i den hårda vinden är det stor risk att ankaret sliter sig och då vet man aldrig hur det slutar, säger Torbjörn Alm.

Sjöövervakningsuppdraget som startade från Norrtälje med flygklubbens PA28 hade just bara påbörjats när besättningen fick anropet från Sjö- och Flygräddningscentralen, JRCC.

– Vi fick veta att en fritidsbåt med en ensam äldre man ombord befann sig i nöd och en ungefärlig position ute i Gävlebukten, det var bara att sätta kurs mot området direkt, säger Torbjörn.

Han är en av de verkliga veteranerna inom den flygburna sjöövervakningen och har varit med sedan verksamheten inleddes på försök i början på nittiotalet. Att Torbjörn dessutom är hängiven seglare och tillbringat mycket tid på havet gjorde att han visste att det var bråttom.

– Det var inget trevlig väder den här dagen i mars, det blåste hårt, var grått och disigt. Med ett skummande hav som inte är många grader varmt och vi är på väg mot mörker så är det ju lätt att förställa sig hur farlig situationen är, säger Torbjörn och fortsätter:

– Det är samtidigt ingen lätt uppgift att försöka hitta en liten aluminiumbåt under de här omständigheterna, speciellt inte när det är det är dålig sikt och vi fick söka ett tag innan vi upptäckte den.

Den lilla fritidsbåten låg för nödankar i kort lina i ett grunt område med ett större skär och krängde kraftigt i vågorna. Spanaren Dmitrij Karpenko tog snabbt bilder på haveristen som direkt skickades till Sjöinformationscentralen på Muskö och vidare till JRCC.

Med hjälp av anvisningar från flygplanet som låg kvar och bevakade läget kunde Sjöräddningssällskapets båt Rescue Olof Wallenius snabbt ledas fram till platsen och ta över insatsen med att undsätta fritidsbåten som bogserades till hamn. Den hade drabbats av ett motorstopp och gick inte att starta på nytt.

Torbjörns och Dmitrijs insats med att lokalisera haveristen och leda fram räddningsbåten uppskattades stort av både Sjöinformationscentralen och JRCC.

– Visst känner man sig både glad och nöjd när man återvänder hemåt och vet att allt har slutat bra. Det här visar också vilken nytta FFK:s flyggrupper gör när vi är ute och flyger, vilken viktig funktion vi fyller i den svenska krisberedskapen, säger Torbjörn.

Text: Stefan Nieminen
Foto: Dmitrij Karpenko

Det ser mörkt ut för flyget i dessa Corona tider, men ljuset kanske inte är så långt bort.

Foto: Admir Islamovic

Så många bränder upptäckte de skogsbrandbevakande flygen under 2019

Skogsbrandbevakning med flyg är en viktig del i arbetet med att upptäcka bränder i skog och mark - innan bränderna växt sig stora. Under 2019 upptäckte dessa flyg hela 91 skogsbränder i Sverige. Statistik från 2019

Under 2019 upptäckte flygen för skogsbrandbevakning i Sverige 91 bränder i skog och mark. Totalt arbetade dessa flygplan 3 752 timmar i luften. Siffrorna under 2018 var, av förklarliga skäl, mycket högre. Då upptäckte skogsbrandbevakningsflygen hela 290 bränder och sammanlagd flygtid var då 11 006 timmar.

- Skogsbrandbevakning med flyg är en väldigt viktig resurs för att tidigt kunna upptäcka bränder och även kunna ge vägvisning till den kommunala räddningstjänsten. De fyller en viktig funktion i att tidigt upptäcka och larma om bränder men också att kunna bidra i operativt arbete genom att de kan guida insatspersonalen på marken. Det är något som exempelvis kan behövas när terräng och vegetation är svåråtkomlig, säger Rickard Hansen, skogsbrandexpert på MSB.

MSB stöttar med medel

Respektive länsstyrelse har ansvaret för upphandling och beslutar enligt MSB:s riktlinjer om skogsbrandbevakning med flyg ska bedrivas i länet. Därefter beslutar länsstyrelsen om omfattningen av bevakningen, till exempel om flygslingornas uppläggning och hur ofta bevakning ska utföras. Länsstyrelserna ansöker om medel från MSB för kostnaderna att bedriva arbetet med skogsbrandbevakning från luften.

COVID-19 stoppar RSU 2020

Spridningen av Corona viruset och Folkhälsomyndighetens rekommendation innebär att FFK har beslutat att ställa in den regionala samverkansutbildningen, RSU 2020. Enligt planerna skulle utbildningen ha skett under tiden 16-20 maj från Skövde flygplats. Deltagare från FFK är länsflygavdelningarna i E, H, LM, N, O, P, R och T län. Övriga deltagare är Trafikverket, Svenska Kraftnät, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Räddningstjänsten i Skövde, Vattenfall, elbolag, Frivilliga Radioorganisationen, Frivilliga Automobilkåren och Bilkåren.

Vi planera nu för att genomföra utbildningen nästa år under tiden 8-12 maj med samma innehåll. RSU som är FFK:s enskilt största utbildning har utan avbrott genomförts 15 år i rad.

Totalt har 480 deltagit under åren och flugit ca 80 uppdrag varje år som genererat ca 120 flygtimmar. RSU är en värdemätare på FFK:s förmåga att operera under realistiska förhållanden.

Hemvärnet utreder RPAS i verksamheten

Hemvärnet utvecklas och vill bli än vassare i sin roll. Därför har Hemvärnet påbörjat ett projekt med RPAS tillsammans med FOI och andra intressenter. Tester har gjorts vid flera tillfällen och vår egen Lars-Göran var på plats en av dagarna för att få mer information.

Med drönare kan vi komplettera vår verksamhet ytterligare. När vädret inte är tillräckligt bra för oss FFK-piloter att flyga kan en RPAS vara ett komplement till vår verksamhet. Rätt använt kommer den tillföra mer verksamhet till oss inom FFK.

Peter Estman på Prod RiksHV fick handgripligen känna på men också se lite vad vi kan göra med en RPAS. Det ska bli spännande och se vad detta projekt kan leda.

Lars-Göran

AVISEQ – LFVs nya bolag

Nu är det klart. LFVs nya bolag inom affärsverkskoncernen får namnet AVISEQ Critical Communication AB. AVISEQ, tidigare Eltel Networks Aviation & Security AB förvärvades av LFV den 30 april 2020. AVISEQs vd Robert Sporrong ser fram emot att tillsammans med sina medarbetare fortsätta leverera högkvalitativa tekniska drift- och underhållstjänster i bolaget och vara en del av LFV.

– Jag är glad att kunna presentera vårt nya namn, logotyp och hemsida. Som en del av LFV är AVISEQ en fortsatt stark aktör på marknaden med leveranser på hög nivå av tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag, säger Robert Sporrong, vd AVISEQ.

Namnet AVISEQ tydliggör bolagets två huvudaffärsområden: Aviation & Security. Verksamheten inom Aviation säkerställer att det svenska luftrummet fungerar för både civilt och militärt flyg genom övervakning, drift och underhåll bland annat för LFVs tekniska infrastruktur. Inom Security säkerställs operativa WAN (Wide Area Network), och LAN (Local Area Network), radiosystem, kontrollrumsmiljöer, servermiljöer och videokonferenssystem.

Med erfarenhet från 70 år av underhåll och drift av många generationers kritiska kommunikationslösningar över hela Sverige kommer AVISEQ vara en stark aktör.

Staten måste ta större ansvar för regionala flygplatser

De regionala flygplatserna räknar med stora underskott till följd av covid-19 och på många håll riskerar flygplatser att stängas. SKR kräver nu att staten tar ett utökat ansvar.

– Flygtransporterna är ett nationellt intresse och behöver fungera i hela landet. Utan ekonomiskt stöd från staten är risken stor att flera regioner inom kort står helt utan fungerande flygplatser, säger Gunilla Glasare, avdelningschef på Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

I en hemställan till regeringen kräver SKR att staten beslutar om ett riktat ekonomiskt stöd till alla icke-statliga flygplatser som täcker det driftsunderskott som uppstått på grund av pandemin. De regionala flygplatserna räknar med ett underskott på ca 275 mkr som direkt följd av covid-19 och på många håll riskerar flygplatserna nu att stängas på grund av bristande ekonomi. Den reguljära flygtrafiken har i princip upphört och det finns en överhängande risk att återtagningen av flygtrafik tar lång tid. SKR vill därför att regeringen inför trafikplikt på flertalet regionala flygplatser i landet.

De regionala flygplatserna är också av avgörande betydelse för krisberedskapen. I dag ger staten beredskapsersättning till elva utpekade beredskapsflygplatser, men i verkligheten bidrar praktiskt taget alla flygplatser till att säkerställa akuta patientflygningar och flygtransport för myndigheter som till exempel Sjöfartsverket, Kustbevakningen och MSB.

– De regionala flygplatserna har stor betydelse för svensk krisberedskap. Om flygplatserna tvingas att stängas riskerar vi att stå utan landningsbanor för rent livsviktiga flygningar. Det skulle kunna få förödande konsekvenser vid exempelvis nästa stora skogsbrand, säger Gunilla Glasare.

SKR anser att i princip alla statliga och regionala flygplatser bör vara beredskapsflygplatser med ekonomisk ersättning från staten, och kräver därför att Trafikverket ser över detta i sitt pågående regeringsuppdrag om beredskapsflygplatser.

Luftfartsverket, LFV, varslar nästan hälften av sin personal, 500 av sina 1 100 anställda om uppsägning, något som Aftonbladet var först att rapportera om.

Varslet berörs främst flygledare i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping och är en följd av flygstoppet.

– Vi gör allt vi kan för att begränsa de negativa effekterna för våra fantastiska medarbetare, säger generaldirektör Ann Persson Grivas i ett ett pressmeddelande på LFVs sajt.

I och med att LFV är en statligt affärsverk så kan man inte få del av det stöd för korttidsarbete (korttidspermittering) som gäller under coronakrisen.

FFK UTBILDNINGSAVDELNING

Kunskap – Skicklighet – Klokskap

I och med övergången till nytt EASA-regelverk har det tillkommit flera funktioner som ska finnas i FFK:s ledning. En av dessa är NPCT. Förkortningen står för Nominated Person Crew Training, en funktion som ska hantera utbildning av piloter och besättningar.

Tidigare har ansvaret att planera och genomföra olika utbildningar varit delat mellan flera personer och funktioner. Kårchef, flygchef och ansvarig FM har alla haft lite olika ansvar för delar av utbildningen, medan andra kurser planerats och genomförts lokalt ute i landet.

I den nya organisationen får vi en mycket bättre struktur och en egen funktion som kan ta ansvar för planerade och genomförande av i stort sett alla utbildningar och kurser inom FFK. Samordning och samarbete sker med övriga operativa funktioner på Kårstaben och vi utnyttjar fortfarande samma resurser för genomförande utbildningar.

Den nya utbildningsavdelningen består idag av tre personer. Hasse Jörnén som NPCT/skolchef, Jenny Lindgren för planering och kursadministration samt Staffan Eriksson som bl.a. kommer att titta på framtiden med elektroniska utbildningsplattformar.

Hör i första hand av Er till någon av oss med frågor kring utbildning, kurser, genomförande och planering. Du når oss enklast genom vår mailadress: kurs@ffk.se

Det är märkliga tider vi lever i nu under Corona-pandemin. Som alla har märkt får det mycket stora konsekvenser för all FFK utbildningsverksamhet. Vi har efter rekommendationer från våra folkhälsomyndigheter och uppdragsgivare ställt in i stort sett alla kurser under 2020.

FFK har via många olika kanaler framfört till uppdragsgivare och myndigheter att behörigheter för att få verka som pilot fungerar lite annorlunda. Om vi inte kan träna förfaller våra behörigheter och det kan bli en lång startsträcka innan vi kan vara fullt operativa igen. Man kan möjligen köra buss efter 90 dagar i karantän, men man kan inte flyga FFK uppdrag om man inte har aktuell flygerfarenhet senaste 90 dagarna.

Som det ser ut när detta skrivs i mitten av maj 2020, har vi inte möjlighet att genomföra någon form av utbildning eller träning om vi ska följa rekommendationer och regler. För den civila sidan finns fortfarande medel tillgängliga medan Försvarsmakten stoppat alla utbetalningar för övningsverksamhet.

Möjligen kan det komma vissa lättnader så att vi kan komma igång med nödvändig övning för att behålla behörigheter och färdigheter. Mer information kommer så fort vi vet vad som gäller.

Försvarsmaktens beslut att ställa all verksamhet till och med den 30 augusti och rekommendationerna kring resande och social distansering gör att vi tvingats ställa in alla ungdomskurser under sommaren samt alla tillfällen för GU Flyg som skulle genomförts under hösten. Även årets RSU i Skövde är inställd och vi siktar istället på att genomföra RSU nästa år på samma tid och plats.

Har vi tur kanske vi komma igång med ett begränsat antal kurser lokalt i länen under hösten. Så fort vi vet vilka möjligheter vi har kommer vi meddela detta via hemsidan och utskick till länsledningar och gruppchefer. Prioritering kommer att ligga på genomförande av kurser som snabbt får våra flyggrupper operativa igen, samt på utbildning och vidareutbildning av lärare.

Vad gör man på en utbildningsavdelning om man inte kan genomföra utbildningar?

Ja, det kan man fråga sig. Dock råder det inte någon brist på arbetsuppgifter. Eftersom funktionen Crew Training är ny inom FFK, så jobbar vi med att hitta gränssnitten mellan utbildning och andra, mer operativa funktioner på Kårstaben.

Vi tittar också på hur återkopplingar ska ske mellan utbildningar och de ekonomiska dialoger vi har med våra myndigheter och uppdragsgivare. Det är viktigt att vi kan söka medel för rätt typ av utbildningar.

Det pågår ett arbete med att titta över hur en FFK befattningsutbildning ska se ut och vilka moment som ska ingå. Det finns en tanke att införa mer spaningsutbildning för nya medlemmar. Vi ska också jobba med vårt Pyramid-system för att få en så smidig och enkel hantering av kursverksamheten som möjligt.

Det har även startats upp ett arbete för att gå igenom och uppdatera de utbildningsdokument och handböcker som vi använder för olika typer av utbildningar. Avsikten är att vi ska få en bättre överblick över vilka handböcker och dokument vi använder för utbildning och inte minst kunna kvalitetssäkra dessa.

Nästa gång du hör från oss från hoppas jag att det är med positiva besked att vi kan komma igång med utbildningsverksamhet och kurser. I närtid ligger en elektronisk baserad utbildning för att hjälpa enskilda piloter, flyggrupper och länsledningar att komma igång med och få en förståelse för vårt nya operativa regelverk.

Ha en bra sommar, följ de rekommendationer som finns och ta hand om Er!

Hasse NPCT/Skolchef

”Drönarambulans” i sikte – kan flyga personal till patienter

– Vi tittar på att skaffa, jag tror mycket på konceptet, säger Per Andersson, verksamhetschef för ambulanssjukvården i Uppsala län. Försöksverksamhet med drönare som flyger ut medicin till patienter pågår redan på sina håll.

Nästa steg i utvecklingen kan bli drönare som en form av akutfordon där sjukvårdspersonal flygs ut till patienter.

– Enheterna börjar få bra kapacitet. De är batteridrivna och klarar en sträcka på fyra-fem mil. Då börjar det bli intressant för oss att köpa in ett antal. Inom 18-24 månader tror jag det blir mer konkret, säger Per Andersson.

Vinsten är att snabbt få ut sjukvårdskompetens och viss utrustning, därefter kommer ambulansen och kör in patienten till sjukhus. Framförallt handlar det om att nå områden dit ambulansen har lång framkörningstid.

– Vi har alla vita fläckar i våra län. Uppsala län är tätbefolkad landsbygd, vi har skärgård. Med fyra-fem drönare kan vi täcka in hela länet, når medborgarna bättre.

Akutsjukvården har många fler mobila resurser än ambulanser, Per Andersson ser det här som ytterligare en.

– Den här drönaren är i storlek som en personbil och kan landa citynära, grovt sett på gräsmattan. Kan användas mycket mer i tätort än traditionell helikopter. Det här är steg ett. Det finns en större modell, och om tio år är den så bra att den kan ta med patienter in till sjukhus.

Är flygtillstånd största hindret för förverkligande?

– Det är en hel del att lösa med luftfartsmyndigheter, så att verksamheten är säker. Men det är också en process att utveckla så att det är säkert för vår personal. Den ska flyga på automation, det krävs ett antal testfall innan man är helt bekväm.

Är det en dyr investering?

– De kostar 170 000 dollar. Ska vi bygga ambulansstationer och bemanna dygnet runt är det helt andra pengar. Det här går att räkna hem, och vi kan fylla igen de vita fläckarna som alla kämpar med.

En allt mer teknikdriven framtid kräver tillförlitliga nät. I den trendspaning Per Andersson gjorde på Rakeldagen lyfte han krav på den elektroniska kommunikation som behövs för att utveckla sjukvården:

Samma krav på prestanda som om vi vore på sjukhus. Det ska vara säker elektronisk kommunikation med 100 procent täckning och noll procent nertid.

– Detta är vad man behöver ta höjd för. Nej, vi når inte noll procent i nertid, men då måste vi klara att överbrygga kortare eller längre avbrott. Om vi ska ha Rakel eller 5G, det vet inte jag. Men vi måste veta vilken väg staten tar och det är dags att sätta ner foten. Vi förespråkar någon form av myndighetsdriven lösning där vi kan ställa grundläggande krav på redundans

Per Andersson pekar på att sjukhusen blir färre, det sker regional specialisering av viss vård och går med historiska mått fort. Konsekvensen är längre transporter.

– Det kräver både koordinering och uppkoppling mot sjukhus med konstant dataöverföring. För oss är kravet att skicka data lika stort oavsett var man befinner sig i landet. När Rakel kom var vi förvånade över den dåliga kapaciteten att skicka data, nu behövs fokus på det.

Mycket vård som skett på sjukhus utförs i dag i ambulanser eller i hemmen, men data skickas alltid till sjukhus, poängterar Per Andersson. Ambulansen kan fungera som traumarum, förlossningssal, för intensivvård och som vanlig vårdinrättning.

– I hemmen har vi mer och mer avancerad sjukvård, som njurdialys, EKG-övervakning, patienter använder hjärtpumpar och respiratorer. Om en patient ligger hemma med EKG-uppkoppling och det blir avbrott i nätet måste denne till sjukhus. För oss är det viktigt att vi har planer för det, vad vi gör vid avbrott. Det kan också vara dimensionerande för hur många som kan vårdas hemma.

Även med ny teknik måste ändå planeras för att klara ett analogt förhållningssätt.

– Vi i den här branschen är nördiga på redundans. Men det kommer finnas tillfällen när backupen för backupen inte fungerar. Vi måste ha planer för att det otänkbara kan hända, säger Per Andersson.

Skriver tjugofyra7

FRIVILLIGA FÖRSVARSORGANISATIONER

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

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

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

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

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

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

SVENSKA FALLSKÄRMSFÖRBUNDET

Foto: Daniel Ef todi

Svenska Fallskärmsförbundet är en frivillig försvarsorganisation med huvudinriktning att stödja Försvarsmakten med att vidmakthålla och vidareutbilda militär personal i fallskärmshoppning. SFF är en kompetensorganisation som skiljer sig aningen från andra FFO:er, eftersom de inte har något bemanningsuppdrag.

En septemberdag 1955, bildades Svenska Fallskärmsförbundet av den första ordföranden Olle Falkerheim och några kollegor. Olle var löjtnant och avgående Chefsinstruktör i Karlsborg, där Fallskärmsjägarskolan ligger. Två år senare lämnades det första förslag på regelverk in till dåvarande Luftfartsstyrelsen för påseende. De första årens civila hopp var att betrakta som ”provhopp” och först 1964 öppnades möjligheterna upp för allmän civil fallskärmshoppning.

1977 fick SFF förtroendet att själva skriva sitt regelverk på delegation från Luftfartsstyrelsen. Sedan dess förnyas delegationsavtalet årligen efter att Transportstyrelsen, som det numera heter, granskat och godkänt förbundets verksamhet.

SFF har en anställd riksinstruktör, Sven Mörtberg, som ansvarar för utbildning och säkerhet i ett nära samarbete med klubbarnas chefsinstruktörer och förbundskursledarna för att säkerställa att utbildningarna håller hög kvalitet och att säkerhetsföreskrifter och regler efterlevs.

För den som vill bli civil fallskärmshoppare erbjuds grundkurser i Sveriges alla 15 klubbar. I kursen ingår teori och praktik på marken under ett antal dagar för att sedan fortsätta med själva hopputbildningen. Med sig i luften har eleverna erfarna hoppare, så kallade AFF-instruktörer, som instruerar eleven i frifallet. Efter i genomsnitt 10 - 15 utbildningshopp erhåller eleven sitt första fallskärmscertifikat. Medlemskap i klubb och förbund får eleven redan vid kursstart.

För att utföra civil fallskärmshoppning krävs förnyelse av certifikat varje år som uppgraderas vartefter som hopparen gör fler antal hopp och utbildar sig genom förbundets förbundskurser. Förutom de utbildningar som framför allt riktar sig till den som vill bli instruktör, genomförs även så kallad hoppledarutbildning. Hoppledaren är den person som ansvarar för verksamheten på marken under pågående hoppning. I HL-utbildningen ingår bland annat krishantering och ledarskapsutbildning och tack vare det har vi många medlemmar som har egenskaper som har en betydande roll vid en olycka eller annan krissituation.

I landets klubbar finns även cirka 15 flygplan i olika storlekar som i en kris, vid behov skulle kunna transportera personal eller andra förnödenheter. SFF för regelbundna dialoger med MSB om möjliga framtida uppdrag och avtal.

SVENSKA FALLSKÄRMSFÖRBUNDET

- SFF bildades 1955.
- SFF har cirka 1300 aktiva medlemmar fördelade över 15 verksamma klubbar från Eslöv i söder till Umeå i norr.
- Aktiva medlemmar gjorde strax under 74 000 civila fallskärmshopp under 2019.
- SFF erbjuder medlemmar, genom sina riksutbildningar, förutom instruktörsbehörigheter även kompetens inom verksamhetsledning och krishantering.
- Ordförande: Per-Olov Humla
- Riksinstruktör: Sven Mörtberg
- Hemsida: www.sff.se

Foto: Tobias Forslund

Foto: David Bengtsson

Juridik vid höjd beredskap

Om Sverige eller något land i vår närhet angrips finns en mängd juridiska författningar som regeringen, ibland med riksdagens tillstånd, kan välja att sätta i kraft. Många av författningarna är ganska gamla, men gäller ännu. Har du koll på vilka juridiska verktyg som finns att ta till om beredskapsläget förändras till det sämre?

Lag (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap

Lagen definierar bl.a. begreppet totalförsvars samt de olika beredskapsnivåerna. Totalförsvar är verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig. För att stärka landets försvarsförmåga kan beredskapen höjas.

Är Sverige i krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen besluta om skärpt eller högsta beredskap. Är Sverige i krig råder högsta beredskap.

Vid höjd beredskap skall kommuner och regioner (f.d. landsting) vidta åtgärder i fråga om;

- planering och inriktning av verksamheten
- tjänstgöring och ledighet för personal
- samt användning av tillgängliga resurser

som är nödvändiga för att de under de rådande förhållandena skall kunna fullgöra sina uppgifter inom totalförsvaret.

Totalförsvar består av militärt försvar och civilt försvar.

Förordning (2015:1053) om Totalförsvar och höjd beredskap (Totalförsvarsförordningen)

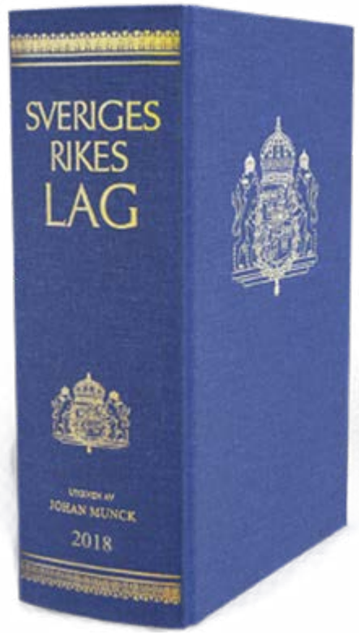
Denna förordning ansluter till vad som föreskrivs i lagen (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap. Bestämmelserna i förordningen syftar till att statliga myndigheter genom sin verksamhet ska minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter inför och vid höjd beredskap. Förordningen beskriver också vad som ska hända om regeringen väljer att tillkännage högsta beredskap med beredskapslarm.

Myndigheterna ska:
- Kunna lämna stöd till Försvarsmakten
- Kommunicera med kryptografiska funktioner
- Beakta totalförsvarets krav
- Krigsplacera personal

Beredskapslarm (30 s signal – 15 s uppehåll upprepade gånger)

Vad innebär beredskapslarm?
- huvuddelen av de s.k. fullmaktslagarna träder automatiskt i kraft (se senare i artikeln)
- hela Försvarsmakten krigsorganiseras
- kommuner och regioner samt de trossamfund och andra enskilda organisationer och de näringsidkare som enligt överenskommelse eller på annan grund är skyldiga att fortsätta sin verksamhet i krig ska övergå till krigsorganisation
- innebär en föreskrift om allmän tjänsteplikt enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt.
- inställelse för krigsplacerad personal enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt
- förordningen (2017:870) om länsstyrelsernas krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap omedelbart ska tillämpas
- egendom som tagits ut (dvs krigsplacerats) i fredstid med stöd av förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov omedelbart ska tillhandahållas i enlighet med tidigare lämnade uttagningsbesked
- rätt för Försvarsmakten att ta viss personal och materiel vid kustbevakningen i anspråk enligt 1 § förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom Försvarsmakten

Vid beredskapslarm ska följande författningar (populärt kallade fullmaktslagarna) omedelbart tillämpas i sin helhet:
- lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m.,
- lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
- lagen (1957:684) om betalningsväsendet under krigsförhållanden,
- kungörelsen (1960:516) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
- lagen (1962:627) om vissa åtgärder för utnyttjande av vattenkraft vid krig m.m.,
- krigshandelslagen (1964:19),
- förfogandelagen (1978:262),
- ransoneringslagen (1978:268),
- lagen (1979:1088) om gränsövervakningen i krig m.m.,
- arbetsrättsliga beredskapslagen (1987:1262),
- lagen (1988:97) om förfarandet hos kommunerna, förvaltningsmyndigheterna och domstolarna under krig eller krigsfara m.m.,
- prisregleringslagen (1989:978),
- förordningen (1991:1195) om skolväsendet under krig och vid krigsfara m.m.,
- förordningen (1991:1269) om verksamheten vid statliga skolor under krig och vid krigsfara,
- lagen (1992:1402) om undanförsel och förstöring,
- lagen (1994:2077) om arbetsförmedlingstvång,
- lagen (1995:439) om beskattning, förtullning och folkbokföring under krig eller krigsfara m.m., och
- lagen (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m.



Lag (1994:1809) och förordning (1995:238) om totalförsvarsplikt

I Sverige gäller totalförsvarsplikt. Det innebär att alla som bor här och är mellan 16 och 70 år kan kallas in för att hjälpa till på olika sätt vid krigsfara och krig. Alla har en skyldighet att bidra och alla behövs.Plikten kan genomföras på olika sätt;

Värnplikten inom militären
Värnplikten görs inom det militära försvaret, antingen inom armén, marinen eller flygvapnet.

Civilplikten (inom till exempel räddningstjänsten)
Civilplikten är avskaffad men i lagen om totalförsvarsplikt (1994:1809) finns dock skrivelsen om civilplikt kvar.

Allmän tjänsteplikt
Allmän tjänsteplikt innebär att vid så kallad höjd beredskap kan alla mellan 16 och 70 år som bor i Sverige kallas till allmän tjänsteplikt. Regeringen bestämmer hos vilka arbetsgivare allmän tjänsteplikt ska gälla. Det kan till exempel innebära att en person får i uppdrag att fylla luckan efter någon som kallats in till det militära eller civila försvaret eller att stanna kvar på sitt vanliga arbete, till exempel inom sjukvården.

Hur styrs Sverige i krig eller krigsfara?

Kommer riket i krig eller krigsfara ska regeringen eller talmannen kalla riksdagen till sammanträde. Den som utfärdar kallelsen kan besluta att riksdagen ska sammanträda någon annanstans än i Stockholm.

Är riket i krig eller krigsfara, ska en inom riksdagen utsedd krigsdelegation, 50 ordinarie ledamöter, träda i riksdagens ställe. Det gäller om läget i landet är så svårt att hela riksdagen har svårt att sammanträda.

Om riket är i krig, meddelas beslut att krigsdelegationen ska träda i riksdagens ställe av Utrikesnämndens ledamöter. Innan beslut meddelas ska samråd ske med statsministern, om det är möjligt. Hindras nämndens ledamöter av krigsförhållandena att sammanträda, meddelas beslutet av regeringen. Om riket är i krigsfara, meddelas beslutet av Utrikesnämndens ledamöter i förening med statsministern. För ett sådant beslut krävs att statsministern och sex av nämndens ledamöter röstar för det.

Medan krigsdelegationen är i riksdagens ställe utövar den riksdagens befogenheter. Krigsdelegationen beslutar själv om formerna för sin verksamhet.

Är riket i krig, bör statschefen följa regeringen. Om statschefen befinner sig på ockuperat område eller på annan ort än regeringen, ska han eller hon anses hindrad att fullgöra sina uppgifter som statschef.

Regeringen får sätta in rikets försvarsmakt i enlighet med internationell rätt för att möta ett väpnat angrepp mot riket eller för att hindra en kränkning av rikets territorium. Regeringen får uppdra åt försvarsmakten att använda våld i enlighet med internationell rätt för att hindra kränkning av rikets territorium i fred eller under krig mellan främmande stater.

Förklaring att riket är i krig får, utom vid ett väpnat angrepp mot riket, inte ges av regeringen utan riksdagens medgivande. (Läs mer om hur Sverige ska ledas i krig/krigsfara i Regeringsformen kap. 15)

Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvarigas myndigheters åtgärder vid höjd beredskap (Krisberedskapsförordningen)

I förordningen anges vilka 48 myndigheter som är bevakningsansvariga myndigheter. Varje myndighet, vars ansvarsområde berörs av en krissituation, ska vidta de åtgärder som behövs för att hantera konsekvenserna av denna. Bl.a. ska myndigheterna:

- Myndigheterna ska samverka och hjälpa varandra.
- Varje myndighet ska i syfte att stärka sin egen och samhällets krisberedskap analysera om det finns sådan sårbarhet eller sådana hot och risker inom myndighetens ansvarsområde som synnerligen allvarligt kan försämra förmågan till verksamhet inom området. Dvs genomföra risk- och sårbarhetsanalyser (RSA)
- Utbilda och öva sin personal
- Bevakningsansvariga myndigheter ska ha en tjänsteman i beredskap (TiB)
- Omgående kunna upprätta en ledningsfunktion
- De bevakningsansvariga myndigheterna ska vid höjd beredskap i första hand inrikta sin verksamhet på uppgifter som har betydelse för totalförsvaret. Den fredstida verksamheten ska om möjligt upprätthållas i normal omfattning.

Säkerhetsskydd – med fokus på personalsäkerhet

Nya säkerhetsskyddslagen trädde i kraft 1 april 2019 och innehåller skyldigheter för den som bedriver säkerhetskänslig verksamhet. Säkerhetsskydd är till för att skydda mot verksamheten och beskriva åtgärder kopplat till personalsäkerhet, informationssäkerhet och fysisk säkerhet.

Personalsäkerhet
En person som arbetar med säkerhetskänslig verksamhet ska placeras i säkerhetsklass. Beroende på vilken säkerhetsklass som personen prövas mot kan processen se lite olika ut. Säkerhetsprövningen syftar till att klarlägga om en person kan antas vara lojal mot de intressen som skyddas i denna lag och i övrigt pålitlig från säkerhetssynpunkt.

Säkerhetsklass 1 - om den anställde eller den som på annat sätt deltar i verksamheten
1. i en omfattning som inte är ringa får del av uppgifter i säkerhetsskyddsklassen kvalificerat hemlig, eller
2. till följd av sitt deltagande i verksamheten har möjlighet att orsaka synnerligen allvarlig skada för Sveriges säkerhet.

Säkerhetsklass 2 - om den anställde eller den som på annat sätt deltar i verksamheten
1. i en omfattning som inte är ringa får del av uppgifter i säkerhetsskyddsklassen hemlig,
2. i ringa omfattning får del av uppgifter i säkerhetsskyddsklassen kvalificerat hemlig, eller
3. till följd av sitt deltagande i verksamheten har möjlighet att orsaka allvarlig skada för Sveriges säkerhet.

Säkerhetsklass 3 - om den anställde eller den som på annat sätt deltar i verksamheten
1. får del av uppgifter i säkerhetsskyddsklassen konfidentiell,
2. i ringa omfattning får del av uppgifter i säkerhetsskyddsklassen hemlig, eller
3. till följd av sitt deltagande i verksamheten har möjlighet att orsaka en inte obetydlig skada för Sveriges säkerhet.

Malin Dreifaldt, Säkerhetsstrateg

Ny ordförande i FFK

Den förre rikshemvärnschefen, generalmajoren Roland Ekenberg, har utsetts till ny ordförande för Frivilliga Flygkåren, FFK.

– Att vara förtroendevald är bland det finaste man kan vara och jag ser mycket fram emot att få leda FFK som är en organisation vars verksamhet drivs på ett professionellt sätt och fyller en synnerligen viktig funktion i Sveriges krisberedskap, säger Roland Ekenberg.

63-årige Roland Ekenberg har en mer än 40-årig militär karriär bakom sig och efterträder Lennart Myhlback som avgår efter 15 år som FFK:s ordförande.

Under sin tid som Rikshemvärnschef har Roland Ekenberg haft ett nära samarbete med FFK och är väl förtrogen med den verksamhet som bedrivs både militärt och civilt.

– FFK står som frivillig försvarsorganisation inför en spännande framtid där det inom kort kommer att fattas ett totalförsvarsbeslut med intressanta frågor för oss såväl ur det militära som civila perspektivet. Att få vara med och fortsätta utveckla organisationens verksamhet känns väldigt stimulerande och roligt, säger Ekenberg.

Utnämningen av Roland Ekenberg till ny ordförande skedde i samband med Frivilliga Flygkårens Riksstämma som med anledning av coronapandemin genomfördes digitalt.

– Vi är mycket tacksamma över att Roland Ekenberg valde att tacka ja till detta viktiga uppdrag. Han har under sin tid som rikshemvärnschef profilerat sig som en handlingens man och på ett strålande sätt utvecklat Hemvärnet och dess verksamhet, säger FFK:s kårchef Thomas Alexandersson och fortsätter:

– Samtidigt vill jag på hela flygkårens vägnar rikta ett stort och varmt tack till Lennart Myhlback för allt han gjort för verksamheten under de senaste 15 åren. Lennart har med sin långa erfarenhet av svensk krisberedskap betytt mycket för att FFK har kunnat utvecklas till den kompetenta organisation den är idag.

Stefan Nieminen

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

FÖR FRIVILLIGA FLYGKÅREN 2019

STYRELSENS RAPPORT ÖVER VERKSAMHETEN 2019

FFK LEDNING

Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman. Senaste riksstämma avhölls i Västerås den 19-20 maj 2018. Nästa riksstämma är planerad till 25-26 april 2020.

KÅRSTYRELSE

Styrelsens sammansättning efter riksstämman 2018-05-20.

Lennart Myhlback, Ordförande

Ordinarie ledamöter
Tommy Wirén, vice ordförande
Eva Lisskar-Dahlgren
Ann-Sophie Tersmeden (avgick under 2019)
Stefan Nieminen
Magnus Falk
Magnus Träff
Bengt Torsek
Isak Bengtsson, ordförande YP
Thomas Alexandersson, kårchef *(2017-10-01)*
Fredrik Brandel, adjungerad med fokus på juridiska frågor/AOPA (saknas på bild)
Roger Axelsson, adjungerad i kvalitetsfrågor
Hans Jörnén, adjungerad flygchef
Peter Lovén, adjungerad AB-län

Suppleanter
Peter Falk
Fredrik Wengelin
Jan-Olof Andersson
Hans Gerremo
Sven-Åke Roos
Lars Sundlöf
Richard Jovanovic
Kevin Andersson Linder, vice ordf. YP

Revisorer

Patrik Zettergren (Auktoriserad revisor, Revisionsbyrån Fyrtornet), Håkan Wennström (föreningens revisor), Tommie Rasmusson (föreningsrevisor suppleant).

Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fem sammanträden. I samband med styrelsemötet i november fick styrelsens medlemmar utbildning i styrelsearbete i ideella föreningar. Tidigare chefsjuristen vid Riksidrottsförbundet, Christer Pallin höll i utbildningen.

KÅRSTABEN

Anställd personal vid årsskiftet, 2019-2020
Thomas Alexandersson (Kårchef/Accountable Manager), Daniel Jansson, (stf kårchef; NPGO och FM-ansvarig), Hans Jörnén (NPFO, övergår till NPCT vid årsskiftet), Marita Collander (Ekonomichef) och Helene de Mander (medlemmar), Natalia Grudzinska, (flygrapporter), Jenny Lindgren (kurssamordnare), Jessica Tingström (Ekonomiassistent) och Staffan Eriksson (Projektanställd), Lars-Göran Johansson anställd i november tillträder som NTFO vid årsskiftet. Morgan Holthe anställd i december 2020 (Ungdomsansvarig).

Konsulter/timanställda
Tommy Wirén (projektl. krisberedskapsflyget), Roger Axelsson (kvalitetschef, samordning skogsbrandsbevakning/sjöövervakning), Peter Krüger (FFK-nytt) och Sandra Häggander (FFK-Nytt), Per Göran Hogbäck (Safety Manager/Compliance Monitoring Manager).

Flyglärare
Björn Ahlren, Bengt André, Anders Bergqvist, Sven Brejding, Lars-Erik Eriksson, Anders Gröndahl, Martin Ingfeldt, Lars-Göran Johansson, Ulf Hansson, Stig Huss, Kjell-Åke Johnsson, Mats Jerpander, Hans Jörnén, Tomas Kraft, Arne Nylén, Curt Olsson, Peter Privér, Gunnar Pettersson, Roland Ratama-Thein, Sven-Åke Roos, Christer Siverud, Pär Svensson och Tomas Ädling.

LEDNINGSFUNKTIONÄRER I LÄNEN

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Chefspilot	Stf Chefspilot
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Martin Ingfeldt	Fredrik Wengelin
C	Sune Pettersson	Ulrik Jansson	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Björn Ahlgren	Lennart Persson	Björn Ahlgren	Lennart Persson
F	Jörgen Hjort	Daniel Sonnerfjord	Pär Svensson	Johan Stråth
G	Per-Åke Persson	Josef Sagadin	Anders Gröndahl	Sebastian Willstedt
H	Hans Gerremo	Anders Thulin	Christer Siverud	Peter Winqwist
I	Jan Åhlberg	Hans Karlsson	Johan Löfström	Mats Ekelund
K	Torsten Norberg	Ingemar Olofsson	Christopher Carlander	Åke Bergvall
LM	Peter Falk	Bengt Olle Nilsson	Mats Jerpander	Ulf Hansson
N	Björn Blommegård	Jan-Olof Andersson	Svante Andersen	Ingmar Andersson
O	Göran Åhlin	Magnus Falck	Magnus Falck	Karl-Johan Kritz
P	Antonius Vialle	Eiwy Isaksen	Simon Carlsson	Leif Gustafsson
R	Nilsmartin Karlsson	Leif Lindelöw	Leif Lindelöw	Vakant
S	Göran Arvidsson	Daniel Jansson	Fredrik Brasar	Benny Öhqvist
T	Per Lindsten	Stig Holm	Anders Bergqvist	Kalle Kovacs
U	Michael Björnbäck	Lars Svensson	Bo Johnson	Stefan Lindh
W	Magnus Andersson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Mats Olsson
X	Richard Jovanovic	Anders Hellström	Stig Huss	Vakant
Y	Lars Sundlöf	Ulf Lundgren	Kjell Lilja	Vakant
Z	Sven-Åke Roos	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Ivan Myhr
AC	Klas-Göran Berg	Ulf Ericsson	Sören Bergmark	Ivan Forsman
BD	Ivan Rosenling	Vakant	Gunnar Pettersson	Vakant

UPPGIFTER OCH VERKSAMHET

ALLMÄNT

Under 2019 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällsutvecklingen. Flyginsatsgrupper, FIG, finns i samtliga län med inriktningen att:

FFK ska vidmakthålla den operativa förmågan och kapaciteten genom Flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns idag, för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att skydda och rädda människoliv.

FFK har påbörjat arbetet med att anpassa verksamheten till civilt försvar med de resurser man har idag. FFK har under året deltagit i möten, konferenser och workshops arrangerade av både MSB och Försvarsmakten för att bygga en grund för FFK:s uppgifter inom totalförsvaret. Detta sker i tät samverkan med övriga frivilliga försvarsorganisationer. Lokala nätverk mellan FFK och samverkande myndigheter och organ är viktigt och däri ingår även andra frivilliga försvarsorganisationer. Samverkan sker även med andra frivilligorganisationer som t.ex. Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) och Missing People för att nämna några.

Försvarsmaktens verksamhet förändras löpande och FFK har följt utvecklingen och anpassat verksamheten för de nya krav som ställs. Det största arbetet ligger i att rekrytera nya piloter och samtidigt vidmakthålla den operativa förmåga vi har i våra flyggrupper. Övningsverksamhet och skarpa uppdrag sker under hela året inom hemvärnsflyget, sjöövervakningen och Sjöinformationsgrupperna (SIG).

Under 2019 har FFK i utbildnings-, övnings- och insatsverksamhet, producerat 8347 timmar flygtimmar jämfört med 11 300 flygtimmar 2018. Den stora sänkningen beror till på omfattningen av minskat behov av brandflyget tack vare en mer normal sommar jämfört med den torra sommaren 2018. Brandflyget har under 2019 producerat 1913 timmar jämfört med över 5300 timmar under 2018.

ORGANISATION

Organisationen har två aktiva delar. En del för det civila samhällets behov – Krisberedskapsflyg och en del för Försvarsmakten. Den senare delen består av Hemvärnsflyg, Sjöinformationsflyg samt sjöövervakning.

Krisberedskapsflyget är organiserat med en till två flyginsatsgrupper, FIG, i varje län beroende på länets storlek. I FIG ingår avtalsbundna piloter som inom 2 timmar efter larm ska kunna utföra olika typer av uppdrag. För rekrytering och ungdomsverksamhet finns en resursgrupp, RG, i länen. I länen finns också särskilda grupper för brandflyg och sjöövervakning. Dessa två grupper gör också ett stort arbete för samhället.

HV flyget är organiserat i Hemvärnsflyggrupper där FFK har ansvaret att rekrytera 8 medlemmar i varje grupp. I Hemvärnet finns även HVUnd-kompanier, (underrättelse kompanier), där två flyggrupper bildar en flygtropp. Alla flyggrupper är knutna till en bataljon med spridning över landet.

Sjöinformationsgrupperna, SIG, är baserade på 4 platser i Sverige. De består av 8 medlemmar i varje grupp och är totalt 32 personer.

Antal medlemmar

År	Totalt medlemmar	Kvinnor	Ungdomar
2019	2577	268	668
2018	2648	300	703
2017*	2131*	231*	405*
2016	2381	297	613
2015	2347	261	639
2014	2308	256	516

**Övergången mellan 2017/2018 byttes FFK:s IT-struktur ut från FileMaker till Pyramid. Däravtroligen inte helt överensstämmande siffror.*

Av ovanstående 2577 medlemmar, är ca 268 kvinnor. I FIG har flera FFK Young pilots utbildats till spanare och ingår nu i flyggrupperna. Genomsnittsåldern på en FFK-medlem är strax över 45 år. Länsledningen och medlemmarna i de 23 länsflygavdelningarna lägger ned ett stort och omfattande arbete för att vidareutveckla FFK. Den operativa verksamheten bedrivs i länsflygavdelningarna.

Den omfattande utbildningsverksamheten genomförs dels centralt på FFK kårstab och en betydande del ute i länen. Länsflygavdelningarna planerar och genomför lokala övningar och utbildningar i samverkan med myndigheter. Vi ser en ökning i samverkan över länsgränserna.

AVTALADE FLYGPLAN I VERKSAMHETEN

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet har inte förändrats nämnvärt mot tidigare år. I bilaga 2 i dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren krävs att alla flygplan som används i verksamheten ska ha teknisk service och underhåll i en så kallad kontrollerad miljö. Flygplan betecknade som röda får inte användas i verksamheten då de inte har komplett och/eller uppdaterade dokument som FFK kräver.

För lån av flygmaskiner har FFK i huvudsak dispositionsavtal med flygklubbarna men även med ett antal privata flygplansägare. FFK kan få tillgång till omkring 200 flygplan varav ca 130 löpande kan användas i insatser för samhället. Andelen flygplan som kan användas för alla typer av uppdrag har under året sjunkit något. FFK har i vissa områden problem att finna flygplan som uppfyller kraven för uppdragsflyg. Det minskande antalet serviceorganisationer och verkstäder som finns tillgängliga i Sverige har stor påverkan på tillgången på flygplan. Trenden är nedåtgående.

UPPDRAGET FRÅN MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSSKYDD OCH BEREDSKAP, MSB, FÖR PERSONAL I KRISBEREDSKAPSFLYGET, FIG-GRUPPER

FFK får årligen utbildningsuppdrag för att kunna bibehålla en fungerande Flyginsatsresurs samt för att utbilda nya piloter i verksamheten.

Under 2019 genomfördes inga grundkurser i lågflyg på grund av att regelverket (EASA-regelverket) inte längre tillåter flygning under 500 fot utan särskilt tillstånd (High risk operation). Under 2019 genomfördes två stycken GU-Flyg (Grundläggande flygutbildning FFK) som är en ny flygutbildning. Den skall ingå i en ny utbildningsstruktur som leder fram till en befattning i flyggrupp.

Vi har också utbildat fler piloter i UWE (Under Water Escape) då vi samkört kursen med grundkursen för att hålla nere kostnaderna. På samma sätt har vi gjort med Foto & Bildhantering och TBOS. I länen övas piloterna på de uppdrag som ska utföras. Varje enskild pilot ska göra en årlig periodisk flygträning, FFK-PFT. 442 piloter utförde denna träning under 2019. FFK-PFT ingår vid intern flygutbildning som ex grundkurs flyg eller HV-span m.fl.

Samkörning med olika kurser och några inställda kurser på grund av dåligt väder har gjort att vi inte har förbrukat så mycket pengar som planerat och får lämna tillbaka medel till MSB. I sin helhet har vi dock uppnått utbildningsmålet för året.

UPPDRAGET FRÅN FÖRSVARSMAKTEN (FM) FÖR PERSONAL I HEMVÄRNSFLYGGRUPPERNA, FFK-HV SAMT FÖR PERSONAL I SJÖINFORMATIONSGRUPPER, FFK-SIG

Kursverksamheten för Försvarsmakten har fungerat bra. Alla kurser har dock inte genomförts med fullt deltagarantal, på grund av att elever inte kunnat få ledigt från sina arbeten. Majoriteten av piloterna har genomfört en FFK-PFT, periodisk flygträning, antingen under en HV kurs eller under annan kurs där FFK-PFT ingår.

Uppdraget från Försvarsmakten för den krigsplacerade personalen inom Hemvärnet har varit att rekrytera och utbilda efterfrågat antal krigsplacerade piloter i landet. FFK har i uppdrag att rekrytera till 278 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 261 personer i HV-flygorganisationen med endera ett frivilligavtal eller utbildningsavtal, 8 av dessa är kvinnor. Vi återfinner 16% av totalen som har utbildningsavtal och på väg att utbilda sig i sin befattning.

Rekryteringen till HV har gått lite sämre under 2019 än då antalet HV-avtal markant har ökat tidigare år. Fortfarande finns vakanser i vissa områden. I Hemvärnets underrättelsekompanier ingår 14 av FFK:s 34 flyggrupper. FFK tillför Försvarsmakten en viktig flygande resurs för underrättelseinhämtning genom våra flyggrupper.

På SIG-sidan så har majoriteten av utbildning skett genom repetitionsutbildning. Vi har haft en sparsam grundutbildningsverksamhet då piloterna redan genomfört den. De olika SIG-grupperna styrs av respektive sjöinformationspluton i Göteborg och Muskö. Sjöinformationsgrupperna hade under 2019 94% uppfyllnad.

UTBILDNING OCH ÖVNINGAR

Samarbetet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, andra myndigheter och samhällsorgan, med ansvar för den svenska krisberedskapen, är mycket gott. Detta har underlättat för FFK att uppnå uppställda mål.

FFK har i stort sett kunnat genomföra den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt. Övningsverksamhet bedrivs i länsflygavdelningarna. FIG har fått medel för ca 3 timmars flygövningsverksamhet per pilot från MSB. HV-piloterna har 8 timmars flygövning per pilot som betalas av FM. För personalen i FFK-HV har den icke flygoperativa utbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp. FFK-PFT-systemet gör att piloterna i flyggrupperna årligen får träna bland annat precisionsnavigering med lärare. Detta höjer flygsäkerheten ytterligare och kompetensen hos våra piloter förbättras.

Årets regionala samverkansutbildning, RSU, ägde rum på Mora flygplats. Besättningar från 8 länsflygavdelningar med sammanlagt 32 piloter deltog och övade:

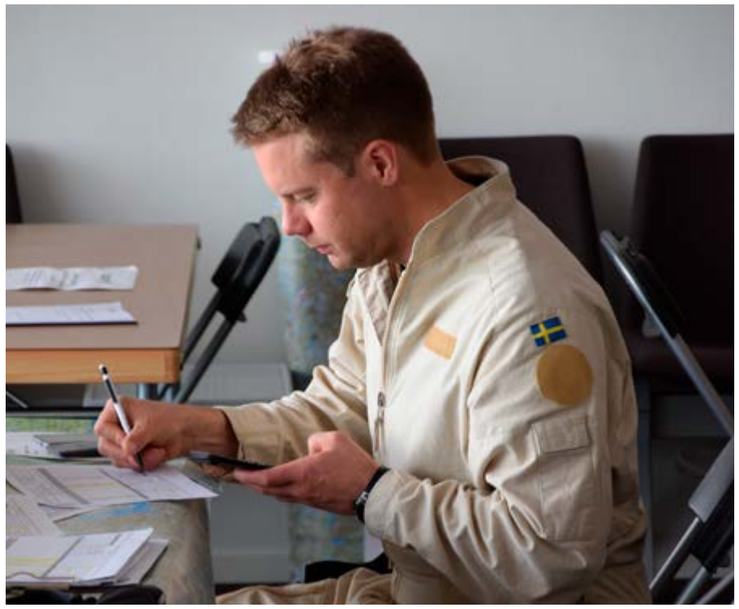
1. Störning och skador på kraftledningar.
2. Avbrott och skador på järnvägar.
3. Lokalisering av pågående kopparstölder längs järnvägar
4. Störning och skador på vägar.
5. Ledning av bandvagnar till skadeplats.
6. Insats med kommunal räddningstjänst.
7. Informationsöverföring till länsstyrelsen vid översvämningar
8. Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS

Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon, (mobilt-lednings-och sambandsfordon). I övningen deltog även Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarnas län samt räddningstjänsten i Mora. Dessutom deltog frivilligorganisationerna, FRO (Frivilliga Radio Organisationen), Bilkåren och FAK (Frivilliga Automobilkåren).

Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på lokal nivå i länen. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har genomfört väl förberedda och meningsfulla övningar. Samarbetet med Försvarsmakten, MSB och övriga uppdragsgivande myndigheter har varit ömsesidigt givande inte minst inom insatsverksamheten. Trafikverket är den myndighet som nyttjat FFK mest för insatser via funktionen tjänsteman i beredskap (TiB), vid exempelvis stormar och översvämningar.

Under året har arbetet med uppbyggnaden av FFK skolavdelning inletts. Nominated Person Crew Training har utsetts (Hans Jörnén) som tillträder rollen från och med årsskiftet 19/20. I skolavdelningen ingår även kurssamordnaren och flyglärare samt övriga instruktörer.

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att verksamheterna Hemvärnsflyg, SIG och Krisberedskapsflyget är av hög klass och uppfyller väl de krav och mål som ställs på organisationen.



UTVECKLINGSPROJEKT

Strategigrupp FFK 2.0

Gruppen som bildades under 2018 har fortsatt sitt arbete under 2019. Ett par 2-dagarsmöten har genomförts. Medel för gruppens arbete kommer från MSB och projektet Långsiktig strategisk planering. Gruppen består av 8 medlemmar med representanter från kårstaben, FFK styrelse och Young Pilots. Gruppen arbetar med att ta fram underlag till styrelsen rörande prioriterade områden för den framtida verksamheten. Utgångspunkten är dels verksamheten i sig och dels utredningar som t.ex. Motståndskraft (regeringen Ds 2017:66) och Värnkraft (regeringen 2019:8). En första redovisning av gruppens arbete planeras till Q1 samt FFK riksstämma i slutet av april 2020.

Flyginsatsgrupper

Flyginsatsgrupperna fortsätter att utvecklas och anpassas till de nya behov som samhället har. Under året har grund-, repetitions- och kompletteringsutbildningar genomförts för att kunna utveckla insatsförmågan för civilt försvar.

I övrigt tränar grupperna regelbundet med dokumentations- och rapporteringssystemet, TBOS, och annan utrustning.

Sjöräddning

Sjöfartsverket samverkar med FFK för att utveckla och kvalitetssäkra FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning för insatser vid extraordinära händelser och olyckor.

Kontroll av kraftledningar

Svenska Kraftnät har ett samarbetsavtal med FFK som gäller tills vidare. Detta innebär att FFK ska utbilda och vidmakthålla en spaningsresurs med specialkompetens för att bistå de svenska elkraftsleverantörerna efter svårare väderstörningar när de normala spaningsresurserna inte räcker till.

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM, och FFK fortsätter samarbetet. SSM har ett stort behov av den resurs som FFK kan tillföra denna del av krisberedskapen.

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket och FFK vidareutvecklar sin samverkan för att förmedla information

vid insatser. Löpande kontakter och deltagande i RSU (regional samverkansutbildning) ger en bra grund för att utveckla verksamheten. FFK har deltagit i planeringsmöten med Trafikverket för att förbättra samverkan mellan organisationerna. FFK har ett samarbetsavtal med Trafikverket.

Överföring av lägesbild
FFK har utvecklat och är ägare av ett system för överföring av realtidsbilder från flygplan till en webbserver. Systemet kallas TBOS, Ta Bild Och Sänd. Möjligheten att ge ledningsfunktioner realtidsbilder underlättar både operativ ledning och strategiska beslut i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Kontinuerlig utveckling och uppdatering av utrustningen sker. Landsomfattande utbildning och träning av piloter i systemet har gjorts under året.

FFK svarar för drift av webbservern och kan som administrativt ansvarig för servern leverera bilder till de myndigheter som har behov.

Samband
FFK har Rakelterminaler tilldelade som lån av Trafikverket. Målet är att varje länsflygavdelning ska ha två terminaler och Kårstaben ett antal för central utbildning.

FFK betalar Trafikverket en mindre avgift för detta. Tillgången till egna RAKEL medför att FFK snabbt kan verka vid en insats. Terminalerna kopplas in i flygplanens interna kommunikation via en blåtandskoppling och systemet fungerar bra.

FFK international
Flera av FFK:s uppdragsgivare genomför uppdrag och verksamhet internationellt. FFK har fått förfrågningar om vilka möjligheter verksamheten har för att delta/genomföra internationella uppdrag. Det finns en arbetsgrupp som jobbat med frågan en tid och under året genomfördes flera möten med bl.a. MAF (Mission Aviation Fellowship) med diskussioner kring hur en sådan verksamhet skulle kunna se ut. Arbetsgruppen genomförde ett studiebesök hos MAF i Kenya under ett par dagar i februari. Arbetsgruppen redovisade sitt arbete under styrelsemöte nr 2/2019.

KVALITETSARBETE/FLYGSÄKERHET

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. FFK har en kvalitetsansvarig, adjungerad i styrelsen. Internrevisioner och liknande aktiviteter har bedrivits såväl på Kårstaben som ute i länen. Sedan 2018 finns en Safety Manager och tillika Compliance Monitoring Manager kopplad på konsultbasis till verksamheten enligt kraven i dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren. Arbete med att utveckla ett nytt manualsystem enligt ORO. MLR (EASA förordningen 965/2012) har bedrivits under årets sista del. Detta arbete beräknas vara klart under starten av 2020.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid, certifikat, medicinskt certifikat och utbildningsstatus används för att följa upp att piloter har behörighet att verka som piloter under året. Att sända in uppgifter är en förutsättning för att få delta i övningar eller i uppdrag. I kårstabens administrativa system följs kontinuerligt upp vem som flugit respektive uppdrag och med vilket flygplan.

För att uppfylla de krav som dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren ställer på verksamheten genomförs årligen FFK-PFT (Periodisk Flygträning) med dom avtalsbundna piloterna. Dessa genomförs av - FFK NPFO (flygchef) - godkända FI (Flyglärare) eller av flygchefen godkända CRI (klassinstruktörer).

Under året har 876 flygtimmar grund- och repetitionsutbildning av piloter samt kontrollflygningar genomförts. Dessutom har länen genomfört 3776 flygtimmar under övningar i samverkan med myndigheter och internt. FFK har producerat 3222 timmar under skrapa uppdrag. För att kvalitetssäkra pilotkompetensen genomförs det centrala kurser för områdena: Eftersök, inspektionsflygning, skogsbrandsbevakning, spaningsflyg och övervakning.

För att vidmakthålla flyglärarnas kunskap hålls varje år ett flyglärarseminarium. På detta sätt kan FFK kvalitetssäkra alla omfattande utbildningar som FFK:s lärarkår utför i hela landet.

En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är FFK:s kvalificerade CPIL (chefspiloter) i länen. Dessa deltar årligen i ett flygsäkerhetsseminarium för att bli uppdaterade om nya regler och för att få ökad förståelsen för de risker vi utsätts för.

Utvecklingen och anpassningen till kraven i dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren har fortsatt under 2019. Manualverket planeras att sjösättas för verksamheten i starten av 2020.

ÖVNINGS- OCH INSATSVERKSAMHETEN FÖR UTVECKLING AV SYSTEM OCH PILOTER

FFK bedriver insatsverksamheten baserat på tillstånd från Transportstyrelsen. Grunden för denna verksamhet är att träna besättningarna i verklighetstrogna situationer för att klara insatser när samhället behöver stöd vid extra ordinära händelser och stora olyckor. Berörda myndigheter informeras kontinuerligt om FFK:s kompetensområden för insatsverksamheten

Insatsverksamheten bygger på utbildningsuppdrag från civila myndigheter och Försvarsmakten. Insatsverksamheten baseras på avtal eller annan överenskommelse med civila myndigheter eller Försvarsmakten för att FFK med ideella resurser (piloter och flygplan) ska upprätthålla ett insatsberett flyg i samhällets krisberedskap.

FFK tillämpar olika kontrollsystem vid genomförandet av all flygverksamhet för att minimera riskerna för tillbud eller haverier. Allt flyg registreras centralt beträffande besättning, flygplan, uppdragets art,

fakturerad kostnad samt utbetald ersättning för flygplanshyra. FFK:s tillstånd för verksamheten utgör en viktig ram. En vältrimmad ledningspersonal i länsflygavdelningarna är en förutsättning för att tillståndets regelverk uppfylls och ledningspersonalen är ett viktigt stöd för den enskilde piloten.

FFK:S INSATSER FÖR SAMHÄLLET VID ALLVARLIGA HÄNDELSER UNDER 2019

FFK har en central funktion, TIB (tjänsteman i beredskap) som myndigheter kan vända sig till vid behov. TiB:n är bemannad 24/7 hela året. TIB kan nås på **telefonnummer: 0155–212000** dygnet runt och är en förstärkning av FFK:s operativa insatsmöjligheter.

Sjöövervakningsgrupperna utförr uppdragsflyg längs våra kuster för att stödja samhället med att skapa en lägesbild. FFK har även deltagit i SAR-uppdrag samt GSAR. Skogsbrandsbevakningen.

REGELVERKET

FFK lyder sedan hösten 2017 under ”Flygsäkerhetsmässiga villkor för Frivilliga Flygkårens flygverksamhet” Uppdatering av villkoren skedde i juni 2018. Villkoren medger inte längre underskridande av 500 fot GND utan giltigt tillstånd av Transportstyrelsen. För att lösa detta pågår fortsatt under 2019 arbete inom kårstaben för att tillfredsställa Transportstyrelsens krav. Dialogen med Transportstyrelsen bedrivs i mycket god anda.

UTMANINGAR

FFK står inför ett antal utmaningar.

- Att marknadsföra vår verksamhet
- Flygplanstillgången minskar något och flygplansflottan åldras
- Kostnader för att hålla flygplan flygande ökar hela tiden
- Tillgång till flygplatser minskar
- Nytt regelverk med nya krav
- Rekrytering av nya piloter
- Totalförsvarets upprustning (Civilt- och militärt försvar).
- UAV/RPAS (Unmanned Aerial Vehicle/Remotely Piloted Aircraft System)
- M.m.

FFK:s utmaningar består främst i att få tillgång till flygplan över hela landet. Att kunna säkerställa en verksamhet över hela landet kan innebära att vi måste se på nya möjligheter och prova nya alternativ. FFK har gjort en utredning om flygplatser i landet som skulle kunna utgöra baser inför ett väntat stort oväder. Utredningen har lämnats till Näringsdepartementet i samband med att de utreder finansiering av regionala flygplatser. FFK:s förslag är att det utpekas ett antal ”krisberedskapsflygplatser” som uppfyller alla krav på funktion och service. Dessa flygplatser ska kunna inrättas och vara i drift efter ca två dagars förvarning.

Nästa stora utmaning är att få fler att utbilda sig till piloter. Antalet aktiva piloter sjunker stadigt och för att vända den trenden krävs krafttag. Det ser nu ljusare ut än på flera år då regelverk förändras till det positiva vilket kan underlätta för flygklubbarna att fatta beslut och våga satsa på framtiden med skolning och nya flygplan. Genom Young Pilots skapas ett intresse för flyget och därmed en framtid med nya möjligheter. Med det nya försvarsbeslutet som togs under 2015 har civilt försvar blivit aktualiserat igen. En omställning och anpassning av FFK:s FIG-grupper kommer att bli nödvändig. Intressant är att se vilken roll våra länsstyrelser kommer att ha och vilka krav och behov våra myndigheter har på FFK.

FFK är för okänt i samhället i stort. Våra samverkande myndigheter känner till oss men en enskild svensk vet inte vad FFK är och vad vi gör. För att få gehör för våra behov och att visa vår insatskapacitet behöver vi bli mer kända av allmänheten. Under 2019 har FFK:s hemsida fortsatt uppdaterats, moderniserats och utvecklats. Under året hade den nya filmen om FFK premiär. Den finns i dag tillgänglig i två varianter, en kort utan tal och en längre med tal. Den finns tillgänglig via FFK hemsida alternativt direkt via Youtube.

Obemannade farkoster, UAV/RPAS, är en möjlighet men också en risk. En av flera möjligheter för FFK att få nya uppdrag och introducera ungdomar i flygets värld utan att de behöver ha flygcertifikat. Operativt är dessa farkoster en risk då de flyger på samma höjder som vi gör vid olika uppdrag. Genom att vara med i utvecklingen av UAV/RPAS kan vi påverka framtidens UAV/RPAS-piloter att tänka flygsäkerhet och riskbedöma sina flygningar på ett bättre sätt än vad som görs idag.

UNGDOMSVERKSAMHET, YOUNG PILOTS, YP

Ett år av fortsatt utveckling för Young Pilots. Året har präglats av förändringar, strukturering och en fortsatt imponerande målmedvetenhet. Under 2019 har organisationen fått en ny tillförordnad ungdomsansvarig på Kårstaben, en omorganisation har genomförts, samarbeten har skapats och verksamheten har stabiliserats. Länsverksamheten har alltid varit i fokus och den centrala styrelsens viktiga mentorskap mot länen har fortsatt att visa positiva resultat.

Ser man tillbaka i kalendern har den kronologiska ordningen sett förhållandevis likadan ut som tidigare år. På central nivå inleds året med två grundutbildningar och en kursledarutbildning. Sommaren gav två fortsättningsutbildningar, en spaningsutbildning samt en segelflygkurs för utvalda stipendiater. Utöver detta har centrala läger under somrarna arrangerats i Linköping och på Såtenäs. Mot hösten hölls ytterligare två grundutbildningar samt för andra året i rad ett höstlovsläger i Linköping. Under våren och hösten 2019 anordnades lokala flygdagar på följande flygfält; Sjöbo, Ronneby, Älvsbyn, Pirttivuopio, Norrtälje, Vängsö, Hedlanda, Bunge, Täby, Västerås, Skå Edeby, Håtuna, Ålleberg och Motala. Totalt har vi utbildat 99 medlemmar, 62 på grundnivå, 27 på fortsättningsnivå samt 10 operativa spanare. Ungdomsverksamheten i stort hade 2019-12-31 - 814 betalande medlemmar, vilket motsvarar över 28 % av FFK. Det är en ökning mot föregående, vilket vi ser som en positiv utveckling.

På länsnivå har verksamheten löpt på under året i sina 10 länssektioner. Under året har över 27 flygdagar och läger bedrivits runt om i landet. Dessa har hållits i Skåne, Blekinge, Norrbotten, Stockholm, Sörmland, Härjedalen, Gotland, Västergötland, Östergötland. Utöver dessa läger och flygdagar har mindre aktiviteter, såsom exempelvis studiebesök och föreläsningar om både militära och civila verksamheter, hållits på länsnivå under hela året. Enligt sedvanlig tradition inleddes och avslutades 2019 med en kickoff på Kårstaben i Västerås för samtliga länsavdelningar. Här får organisationens ansvariga på länsnivå möjlighet att träffas, utbyta erfarenheter samt arbeta tillsammans för att utveckla verksamheten. Kårstaben och den centrala styrelsen får även möjlighet att tacka sektionsrepresentanterna för det stora och viktiga arbete de bedriver.

Under 2019 har Staffan Eriksson varit t.f. ungdomsansvarig. Rekryteringen av en långsiktig ungdomsansvarig pågick under hösten 2019 och blev tillsatt december 2019 med Morgan Holthe.

Den centrala styrelsen har under hela perioden arbetat för medlemmarna och med regelbundna möten och telefonmöten uppmärksammat utvecklingspotential i organisationen. Dessa möjligheter för verksamheten har tagits till vara genom:

- nya tankar
- riktlinjer
- konkreta lösningar som har applicerats i verksamheten.

INFORMATION

Information till medlemmar och myndigheter har bland annat skett genom FFK:s webbsida, www.ffk.se, och medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer. Några län informerar också sina medlemmar via egna hemsidor. Under 2019 infördes även FFK OPS INFO som en kanal ut till våra länsledningar för att snabbt nå ut med information som också finns att ta del av i Pyramid.

FFK har ett informationsmaterial bland annat i form av rollups och s.k. profilmaterial, som medlemmar i flygavdelningarna kan låna. Länsflygavdelningarna har genom att delta i olika frivilligarrangemang, flygdagar, utställningar samt regementsdagar, military wekends och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida information om FFK som en del av totalförsvaret.

Information från länsflygavdelningarna till kårstaben sker oftast via mail eller telefon. För ungdomsverksamheten används olika sociala medier som Facebook för att sprida information till medlemmarna. Sociala medier blir än mer viktiga i framtiden och FFK har ökat sin närvaro på bland annat Facebook.

KÅRSTABEN-PERSONAL

Kårstaben var vid årets slut bemannad med 9,6 heltidsanställda medarbetare. Arbetsmängden att administrera och stödja den omfattande verksamheten är mycket större än den fasta personalen hinner med. Konsulter och timanställda har därför anlitats i samband med kurser och speciella uppdrag. Dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren för verksamheten kräver ytterligare personal som ska hantera tillsyn och rapportering till Transportstyrelsen. Dessa arbetsuppgifter kan delvis utföras av personer som anställs på timbasis.

Kårstaben sköter löpande kontakter med centrala myndigheter som MSB och Försvarsmakten. Det sker genom möten nästan varje vecka där någon från kårstaben deltar. Svenskt totalförsvar är under återtagande och uppbyggande verksamhet bedrivs i stor skala. Det ställer nya krav på FFK i form av t.ex. säkerhetsskydd, operativ förmåga, samarbete och samverkan med fler och nya aktörer, etc.

Det har under året arbetats fram en ny ledningsstruktur samtidigt som nya roller och befattningar trätt i kraft.

Ledningsstrukturen som är kopplad till de Flygsäkerhetsmässiga villkoren som Transportstyrelsen utfärdat består av följande:

- Accountable manager – AM
- Nominated person Flight Operation – NPFO
- Nominated person Crew Training – NPCT
- Nominated person Ground Operations – NPGO
- Nominated person Continouing airworthiness – NPCA (Vakant)
- Safety Manager – SM
- Compliance Monitoring Manager – CMM

Befattningarna finns beskrivna i FFK Operating Handbook (OHB). Kårstaben sköter bokföringen för länsverksamheterna samt den centrala verksamheten med kurser m.m.

EKONOMI

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2019 var 33,5 MKr. Jämfört med 2018 stod skogsbrandsbevakningen för största del av minskningen av årsomsättningen.

Av detta har c: a 14,5 Mkr betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdrag för utbildning och övning. Detaljer finns i bilaga 1 årsredovisning 2019.

LOKALER

De nya lokalerna har fungerat bra för verksamheten. Det finns dock långsiktiga tankar om viss renovering av lokalen då miljön för dagligt arbete och kursverksamhet behöver förbättras. Närhet till flygplattan gör flygverksamheten smidig. Trots stor flygtrafik i Västerås har flygtrafikledningen (ACR) även under 2019 fått vår utbildningsverksamhet att fungera mycket bra. Relationen med Hässlö flygplats upplevs som mycket god.

FRAMTID

Styrelsen ser med tillförsikt på framtiden beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. Totalt sett var medelstilldelningen inklusive organisationsstödet i samma nivå som året innan. FFK får en stor del av den totala volymen frivilligmedel vilket tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet och att verksamheten bedöms vara kostnadseffektiv. Försvarsmakten ligger kvar på tidigare nivåer på tilldelning av medel. Organisationsstödet behöver höjas för att klara kraven på den nya ledningsstrukturen med ett ökat antal kravställda befattningar.

Styrelsens ambitioner är att FFK ska vara en resurs som kan stödja samhället vid extra ordinära händelser och vid beredskap samt civilt försvar. Av största betydelse är hur organisationen fortlöpande kan förändras för att bli mer anpassad till samhällsutvecklingen med förändrade krav. Omvärldsläget påverkar verksamheten inom Sverige och för detta måste FFK rusta sig.

FFK har under innevarande år fått en större betydelse i det fredstida samhället genom nya uppdrag och utvecklingsprojekt. Obemannade farkoster (UAV/RPAS) har blivit ett allt viktigare redskap i krisberedskapen. Här ser styrelsen en potential att utveckla och komplettera våra FIG-grupper. Kårstaben har en period saknat resurserna att hinna med att utveckla arbetet kring UAV/RPAS. Men med den nya förstärkta ledningsstrukturen

har det kommit in kompetens och kraft till att driva det arbetet.

Dialogerna med uppdragsgivarna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Försvarsmakten, är mycket stimulerande och sker i ömsesidigt intresse. Det är, enligt styrelsen, viktigt för FFK:s framtida utveckling att det arbetet fortsätter i en lika öppen och positiv anda. Frivilliga försvarsorganisationerna (FFO) har fått en ökad betydelse i det nya totalförsvaret. Samverkan mellan de 18 FFO:erna har ökat och regelbundna möten sker bl.a. genom MSB:s och Försvarsmaktens försorg. Samarbetet med Frivilliga försvarsorganisationernas samarbetskommitté, FOS blir än mer viktigt i framtiden.

Styrelsen ser också vikten av att fortsätta bygga upp samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar. Under 2019 har regelbundna möten mellan KSAK:s generalsekreterare och FFK kårchef genomförts. Transportstyrelsens förtroende för FFK förpliktar och utgör en förutsättning för att den operativa verksamheten kan bedrivas och utvecklas. Det förutsätter att FFK hela tiden lever upp till det ansvar som förväntas av organisationen.

Möjligheterna är många och styrelsen avser fortlöpande anpassa och utveckla verksamheten in i framtiden.

STYRELSENS SLUTORD

Vi lägger nu ännu ett händelserikt år bakom oss. Vi kan känna oss nöjda och glädja oss åt att under 2019 vidareutvecklades verksamheten mot att stå ännu bättre rustad som en viktig del i det svenska totalförsvaret. Under året anpassades även verksamhetens struktur ytterligare för att uppfylla kraven i EASA-regelverket.

FFK styrelse vill framföra ett varmt tack till alla medlemmar för den gedigna insats som utförts under det gånga året, samt det förtroende som visats styrelsen. Stort tack riktas även till familjemedlemmar som stödjer den flygintresserade FFK-medlemmen i sitt engagemang i FFK.

Vi vill särskilt framföra ett tack till: länsflygchefer/stf, chefspiloter/stf, gruppchefer/stf, flyglärare, instruktörer, medlemmar, anställd personal och konsulter för det arbete som Ni lägger ner på verksamheten som bidrar till utvecklingen av FFK.

Det stöd som FFK erhållit från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, Trafikverket, Svenska kraftnät, Länsstyrelser, andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFK:s utveckling som en viktig del i det svenska totalförsvaret.

Styrelsen ser fram emot en fortsatt positiv utveckling med flygsäkerheten i främsta rummet.

Västerås 14 april 2020

FLYGSÄKERHET

ORM – Operational Risk Management

I vårt dagliga liv utsätts vi för olika risker. Det kan vara smittsamma personer, människor som kör bil påverkade, teknik som går sönder och så vidare. Vissa risker påverkar oss direkt medan andra risker påverkas oss på längre sikt. Vi utgår mycket från era avvikelserapporter för att se vilka risker som finns och därifrån analyserar vi en risk för den aktiviteten.

Riskanalysen gör vi för att se vilka risker som finns och sedan fatta beslut för att undvika dom. Allt hänger på vad vi gör, vad för utbildning vi har och framför allt hur vi utför det. Ibland är vi beroende på hur andra gör det också.

För att få något att hålla oss i när vi ska fatta beslut om flygning har vi under några år jobbat med en riskbedömning innan vi ska ut och flyga där vi gör en självskattning. Den tog lite tid att göra och sen glömdes den bort ibland. Därför har vi tagit fram en ORM- Operational Risk Management.

ORM:en ska göras innan flygning för att ge dig som pilot ett beslutsstöd för "Go or No Go" Den ska sedan sparas tillsammans med din driftfärdplanen i 3 månader. Du börjar under start längst upp till vänster med 0 poäng. De första fyra raderna härrör sig till om man är behörig att flyga, om planet är luftvärdigt eller om vädret är dåligt. Saknas någon uppgift här så är det med automatik NO GO!!!.

Är basförutsättningarna ok går man vidare till sin egen erfarenhet. Vi vet att piloter som har 100 timmar har större risk för incidenter än piloter som har 1000 timmar eller mer. I exemplet bredvid har vi en pilot med 250 timmar och ska flyga en Brandflygslinga som bitvis går i en skärgårdsmiljö vi flyger på c:a 1000 fot från ett kortfält som är 650 m gräs. Du drar då en linje och kommer ner till raden **Mellan 250-1000 tim PIC eller 50-100 tim uppdragsflyg. 1**

Då drar du linjen ett steg åt höger. Har du inte flugit mer 6 timmar senaste 90 dagarna flyttar du ytterligare ett steg åt höger. Det är första gången du flyger med din spanare får du ytterligare poäng och så vidare. I mitt exempel till höger så blir resultatet 8 poäng för en brandflygslinga och besättningen fattar då beslut om flygningen ska bli av. Hamnar vi mellan 11 och 15 så ska gruppchef göra en bedömning om vi verkligen ska utföra uppdraget.

Några av er kanske tycker att vi alltid flyger på korta fält och det är inga problem med att starta och landa där. Att vi har högre poäng för alla handlar inte om man är van eller inte utan hur stor risk det är. Om vi får en motorstörning i start på ett kort gräsfält så finns det inte några marginaler. Har vi som på Västerås 2581 m rullbana och vi behöver 500 m så har vi 2 km bana kvar att landa på om vi får en motorstörning i start.

Vi utgår från två frågor.
Hur allvarligt är det om något händer där.
Vad kan det bli för skador?
Hur sannolikt är det att detta kan ske?

På samma sätt har vi gjort för alla uppdrag för att se hur stor risk det är att utföra vissa uppdrag i sin helhet. Att flyga VFR från punkt A-B eller från punkt A-A ger olika utslag. Utifrån detta ser vi vad vi kräver för att utföra dessa uppdrag på ett säkert sätt. Det för vi sedan in i vår OM-A så att alla kan se vilka gränsdragningar vi har gjort utifrån vår operation.

Ett exempel är överlevnadsdräkten, där kräver vi att du har den på dig när vi flyger ut över hav på exempelvis sjöbevakningsuppdrag. En flygning som om du skulle kunna göra privat med att bara ha en flytväst med dig.

FFK har krav på en högre flygsäkerhet. Det är till för dig för att vi vill att du ska komma tillbaka till din familj för att sedan kunna göra ytterligare en flygning för samhället.

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

Lars-Göran

	A	B	C
1	Datum:..........-.......-......		
2	Pilot:..		
3	**Saknas Årsuppgifter, Cert medical, Medlemsavgift, PFT**		
4	**Prognostiserad dimma, snö eller is under perioden för flygningen**		
5	**Flygplanet saknar försäkring eller ej luftvärdigt**		
6	**Ej utbildad för uppdraget**		
7	**Pilot erfarenhet**	> 1000 tim PIC eller > 100 tim uppdragsflyg	0
8		Mellan 250-1000 tim PIC eller 50-100 tim uppdragsflyg	1
9		< 250 tim PIC eller < 50 tim uppdragsflyg	2
10		Mellan 5-10 tim senaste 90 dagar	1
11		Mindre än 5 tim senaste 90 dagar	2
12		Mer än 6 månder sen PC / FFK-PFT	1
13		2-3 uppdrag under dagen, Trötthet	1
14		Mer än 3 uppdrag under dagen, Trötthet	2
15		Liten erfarenhet i aktuellt flygplan < 10 tim	2
16	**Besättningssamarbete**	Ej samövad PIC/Spanare	1
17	**Spanare**	Mellan 20 till 100 tim uppdragsflygning	1
18		Mindre än 20 tim	2
19	**Uppdrag**	Brandflyg slinga, Kraftledning, Övervakning	0
20		Inspektioner, Radiak, Land och kustgräns	1
21		SAR, GSAR, Komplexa luftrum	2
22	**Geografi**	Land	0
23		Skärgård	1
24		Hav eller fjäll	2
25	**Uppdrags höjd**	1500-500 ft	1
26	**Kommunikation**	Avbrott mindre än 15 min med Trafikledning	1
27		Avbrott mer än 30 min med Trafikledning	2
28	**Farlig terräng**	Fiender, Askmoln, Strålning m.m.	2
29	**Ljus förhållanden**	Gryning/Skymning	1
30		Mörker	2
31	**Basering**	Låg kännedom om basering/flygplats	1
32	**Prestanda**	Kort start- eller landning-sträcka (< 700 m)	2
33	**Nyttjar 90% av användbart bränsle (ej reservbränsle)**		1
34	**Sikt**	5-10 km	1
35	**Molnbas**	Lägre än 1500ft	1
36		På VFR minima	2
37	**Sidvind Start o Landning**	10 -15kts	1
38		Mer än 15kts (se max X-wind i POH)	2
39	**Bromsverkan**	Mindre än 0,30, Medium to Poor	1
40		Beslut om flygning görs av	
41			
42			

	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
1	Start																				
2	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
40						Besättning								Gruppchef				CPIL		No Go	

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 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