

Protokoll från Regionmöte, Södra Norrland
Mora Flygplats
2013 – 05 -25

I klubbarnas rapporter fanns några negativa gemensamma nämnare. De flesta klubbarna hade ett lågt och minskande flygtidsuttag. Detta är givetvis en nackdel för både flygsäkerheten och klubbaktiviteterna. Det senare ger ju också en negativ påverkan på intresset både för befintliga piloter och i samband med nyrekrytering. Lågt flygtidsuttag påverkar ju också flygtidskostnaden negativt.

De ökande kostnaderna parat med allt krångligare regler och administration kring flyget upplevs också mycket betungande.

Camo och kraven på skyddad miljö i samband med tex brandflyg upplevs som omotiverat, krångligt och dyrt. Det kan också påverka tillgången på mekaniker negativt vilket kan vara förödande.

De allt krångligare reglerna och förfarandena vid regionala flygplatser ses som mycket hämmande på verksamheten och naturligtvis negativ påverkan på flygsäkerheten, inte minst risken att inte kunna fylla bränslet i tid så att bränslebrist uppstår.

Majoriteten av klubbarna har inte egen skolning och ser medlemsantalen minska utan någon nyrekrytering.

Ljusdal, Mora, Gävle, Borlänge och Bollnäs har dock elever.

Den enskilda kostnadspost som sticker ut mest är för de flesta är bränslekostnaden som för en 180 Hkr maskin idag ligger på ca 850:- tim. (Bränslepriset i Sverige är idag högre än det Norska priset)

Flera av klubbarna tittar på alternativ, både normalklassat och UL. Gävle och Avesta tittar bl.a. på en Evektor SportStar en lätt (VLA) 2-sitsig, i Sverige, normalklassad maskin. Västra Gästriket har investerat

i en dieselmotör med resultat att bränslekostnaden är nere på 200:-nivån.

På UL-sidan är det försäkringen som i samband med skolning kan gå på över 70 000:- som sticker ut.

Samtliga – utom Bollnäs med UL- bedriver brandbevakning med KSAK's bruksflygtillstånd.

Älvdalen flyger också en hel del björnspaning.

Utbildning:

Intresset kring det nya lätta certat LAPL är stort och knutet till förhoppningar om minskade kostnader och förenklingar.

Teoridelen kommer att vara densamma som PPL men flygtimmarna minskas till 35.

2015 april så upphör nuvarande regler för RF-skolor och ändras till ATO. Många befärs kraftigt ökade kostnader. Beskeden om detta har varierat mycket under tiden och fn finns inga säkra besked.

Avgiftens storlek är kopplad till vilka utbildningsnivåer som erbjuds, varje tillägg utöver PPL belastas med en egen avgift, mörker osv.

Bildserien "KSAK gör skillnad" väckte stort intresse och samtliga ville få del av denna för att kunna presentera på egna klubbmöten. Den kommer att skickas tillsammans med en "lathund"

Motorflygets Dag: Det fanns flera exempel på utåtriktade aktiviteter, flygdagar mm.

Från KSAK representanternas sida underströks vikten och fördelarna med motorflygets dag med inriktning mot rekrytering och allmänt goodwillskapande aktiviteter.

Det knyter ju också klubbmedlemmarna samman och man har trevligt tillsammans under dagen.

Hur kan vi återskapa intresset för flyget ?:

Vanligtvis pekar man på kostnaden som den viktigaste orsaken till flygets problem. Många anser dock att andra faktorer är kanske ännu viktigare. Flyget idag har ingen aura av spänning, framtidsinriktad

verksamhet osv. Det tar också alltför lång tid att lära sig för en majoritet av dagens MTV- fostrade ungdom.

Kostnaden jämfört med andra aktiviteter kopplade till motorer är i många fall blygsam.

Att popularisera flyget sker enklast och effektivast på lokal nivå genom aktiviteter som Motorflygets dag eller liknande.

De lokala tidningarna måste bearbetas för att få in några artiklar med jämna mellanrum.

Exempel på olika aktiviteter som redovisades:

Segelflyget i Gävle bjuder in ungdomarna i samband med sportlovet för en tur i en motorseglare.

Andra låter förskolan komma på besök till klubben.

Kommunen och sommarpasset, ungdomarna erbjuds 15 min flygning mot en avgift av 100:-

Har man barn och ungdomar på besök så kan man förutom flygning och flygplanen ha trampbilar utformade som flygplan. Exempel finns på flera flygmuseer och ritningar finns på EAA.

Man kan anordna tävlingar med billiga modeller av foamplast som det finns gott om .

Gungor bör man kanske ha på plats.

Viktiga punkter att jobba vidare med:

Problemet med flygläkare som slutar, i södra norrland finns en uppenbar risk att vi snart är helt utan.

KSAK tillsammans med AOPA uppmanas att med kraft ta upp denna frågan och få en snar förbättring av förutsättningarna till stånd.

Flygläkarfrågan hotar allvarligt småflygets överlevnad i regionen.

Samtliga klubbrepresentanter uttrycker en vilja och ett behov av ett bättre samarbete mellan klubbarna , en nödvändighet för klubbarnas överlevnad. En deltagarlista kommer att distribueras till samtliga för att man så snart som möjligt kan återuppta de påbörjade diskussionerna.

Någon form av gemensam flygskola, ambulerande eller fler klubbar ”under samma hatt” –tankar som kopplas både till de nuvarande rekryteringsproblemen och framtiden med ATO.

En ” lathund” med miljöfakta kring flyget efterlystes också.

En enkät om klubbarnas flygpriser och prissättningsystem efterlystes också.

Diverse trycksaksunderlag tex ”pressreleaser” framfördes som ett önskemål.

Ordförande

Sekreterare

.....
Jim Eriksson
Regionombud
Styrelseledamot
KSAK

.....
Kjell Hedlund
Styrelseledamot
KSAK