



Östra regionmöte – Teams 29 maj 2021

Välkomna!

Björn Rystedt ny regionföreträdare och ledamot i KSAK som efterträtt Karl-Ivar Karlsson hälsade varmt välkomna till Östra regionmöte. Inte minst tackades Karl-Ivar för sin tid som regionföreträdare. Mötet genomfördes i teams lördag den 29 maj kl. 09.00-13.00.

Närvarande:

Claes Bertelstam Gotlands FK, Lennart von Quanten Nyköpings Flygklubb, Jakob Granström med hela styrelsen Västerås Flygklubb, deltog från Siljansnäs, Patrik Sallermo från Norrköping Automobil- och Flygklubb, Lars-Henrik Eriksson Motorflygarna i Uppsala, Karl-Ivar Karlsson Roslagens Flygklubb, Franz Heinel Roslagens Flygklubb samt Lars-Charister Andersson KSAK Generalsekreterare och Björn Rystedt KSAK styrelse.

Region företrädare:

Björn Rystedt inledde mötet och hälsade deltagarna varmt välkomna. Inte minst påminde deltagarna om syfte och mål med regionmötena. Vilka frågeställningar, behov och önskemål är av vikt för Östra regionen. Vad kan KSAK göra mer eller mindre av.

Björn berättade kort om sin bakgrund av flyget. Söderhamn flygvapnet 1988-2007 som pilot för bl. a Viggan. Jobbar nu på SAAB i Linköping. Har efter flygvapnet börjat flyga och har PPL. Äger själv och tillsammans med andra 3 flygplan, Brügger Colibri, Bücker Jungman och Cessna 172. Tidigare ordförande i Linköpings flygklubb och nu ordförande i Malmen Veteranflygklubb, flyger så mycket som möjligt.

Presentation av närvarande:

Allmän presentation om våra respektive bakgrunder, framför allt ur ett flygperspektiv. Till protokollet kan det noteras ett stort flygintresse.

Redogörelse för tillståndet i flygklubbarna:

Laget runt

Hur mår flygklubben och vad har vi för utmaningar. Tillsammans med frågeställningen om vad kan kansliet bidra till flygklubbens specifika behov och utmaningar.

Roslagens Flygklubb

Franz H och Karl-Ivar K. Klubben har köpt en bättre begagnad men en välutrustad DA40 vilket har vitaliserat flygklubben med nya yngre piloter. Man har fortsatt svårt med rekrytering och attraktion av flygandet. Flygplanparken fungerar väl. Det finns två läger för Garmin 1000, ett läger med stort entusiasm och det andra lägret med ett visst motstånd. Vissa av piloterna har svårt att hänga med i tekniken. För att aktivera klubben jobbar klubben med landningstävlingar och spaka själv dagar. Flygplatsen är under utveckling med flertalet etableringar av helikopter och räddningsverksamheter. Nytt beslut om helikopterverksamheten kommer i juni. Möjligt att en flygverkstad kommer att etableras. Inga nedläggningshot om flygplatsen föreligger. Snarare tvärt om då Kommunen stödjer utvecklingen av flygplatsen.

Gotlands Flygklubb

Claes B ny ordförande i flygklubben. Kort information om en tidigare flygplansbrand som slutade väl med en omfattande räddningsinsats. Klubben söker nya flygplan, gärna en TB 9/10. Segelflygklubben har god verksamhet. Nya krav på kommersiella flygplatser har också påverkat flygplatsen öppettider



Östra regionmöte – Teams 29 maj 2021

och tillgänglighet. Positivt är att Gotlands klubb får nyttja flygplatsen även under stängning. En framgångsfaktor har varit dialogen mellan klubben och flygplatsledningen som fungerar väl. Tack vare att klubben är noggrann med kommunikationen. FFK är en viktig partner till klubben som genererar brandflyg och sjöbevakningsuppdrag. 85 % klubben timtidsuttag är genom FFK. 2019 flögs 4 h brandflyg/dag. Skolverksamheten fungerar bra med ca 6 elever med jämn tillströmning till skolorna.

En fråga till Claes var hur man som besökare kan få beviljat PPR. När flygplatsen är öppen är det inga problem med att få PPR. Skall enligt AIP och Svenska Flygfält göras till vby.groundhandling@swedavia.se eller 010-1095220.

Västerås FK

Jakob G med styrelsen. Klubben flyger ca 1200 h per år. I år kan man se en ökning, tom maj visar flygtidsuttaget på 500 timmar vilket är bra. Klubben har påbörjat uppräschning av lokalerna. Det noteras en uppgående trend avflygande och flygintresset inte minst av tävlingsverksamheterna. Klubben har brukligt 7-8 elever men noterar nu 12 elever. Det är bra fart på skolan in minst med ny skolchef. Brandflyguppdraget med länet är förlängt. UL skolverksamheten är etablerade och man samverkar med Västerås segelflygklubb. En drivande faktor för UL är bl. a. NLF (600/650Kg). Man flyger även för FFK. Trenden går mot yngre medlemmar.

Västmannas flyg, flygklubbens bolag för reklamsläp har fått sitt första uppdrag. Det utgjordes av att flyga reklam för bevarandet av Västerås flygplats. Med budskapet "rösta nej" med syftet till nedläggning av flygplatsen. Avslutningsvis kan det noteras att klubben har bra fart på verksamheterna.

Motorflygarna i Uppsala

Lars-Henrik E. Klubben noterar en 50% ökning av flygtidsuttag och ökning av medlemmar med 20%. Det ska även noteras att från 2019 till 2020 hade även flygklubben positiva trender för ökat flyg och intresse. En orsak är att i och med pandemin fick klubben tillgång till flera flyglärare, tidigare kommersiella piloter som valt att skola i väntan på att återinträda i sina tjänster. En liten men konstant ökning av yngre medlemmar noteras.

Eleverkullen som kom från hösten 2020 är färdigskolade vilket är tidigare än vanligt. Flygklubben äger 3 st flygplan. Ett flygplan är fortsatt på verkstad efter 1,5 års stillestånd. Ett av flygplanen kommer att renoveras för ca 500 000. Styrelsen planerade för en större renovering om 1 MSEK men klubben beslöt att renovera steg för steg. Tävlingsverksamheten är fortsatt vilande. Mest på grund av att det är ingen som vill/har tid att arrangera tävlingsflyget. Brandflyget som flygs på FFKs tillstånd är förlorat pga. TS konrensklausul för kommersiella operatörer. Förlusten av brandflyget påverkar resultatet ca 100 000 kr.

Flygfältet är ofta vattensjukt. Åtgärder behövs men det oklart med både vad och på vilket sätt man ska finansiera fältet. Klubben önskar köpa flygfältet av kommunen vilket tidigare har varit svårt men nu med kommunen omorganisation finns det en öppning. Banljusen är en utmaning som byggdes 1990. Klubben har nu bytt glas på LED-belysning. Det har möjliggjorts genom en lokal glashytta som tagit fram skraddarsydd kristallglas. Både bra och kostnadseffektivt.

Kommunen får många bulleranmälningar av flygklubbens verksamhet. Analysen som klubben har gjort är att det snarare verkar vara ett problem av flygplan i luften än faktiskt bullerproblem. Klubben har dialog med Kommunen i fråga. Det tar dock kraft och tid att svara skriftligt på alla anmälningar. Klubben har tittat på elflyg i form av Pipistrel, men anser att den har för låg tillsatsvikt.



Östra regionmöte – Teams 29 maj 2021

Nyköping Flygklubb

Lennart v Q. Skavsta är en bra plats att vara på och klubben är uppskattad. Idag har man 80 medlemmar var av 40 flygande. Klubben har startat en diskussionsgrupp av de yngre medlemmarna men likväl i medelåldern. Syftet är att vitalisera flygklubben och aktivera klubbflygningar sociala sammankomster. Långflygningar har kommit i gång med någon längre utlandsflygning som till exempel Tyskland och Garnsey.

Klubben diskuterar hela tiden flygplansparken. Idag har klubben 3 flygplan, 2 PA28 (vara av en Arrow) och en PA32 Saratoga. Diskussionen om att behålla eller inte är framförallt av Saratogan som går på 100 LL. Överlag finns det en alltid pågående diskussion om vilken utrustning som ska vara i panelen, traditionellt eller digitalt. Flygplatsen förväntas fortsatt att vara ohotad. Kommunen gick in och borgade förlusterna vilket var räddningen av flygplatsen med dess flertalet verksamheter. En möjlig nackdel är att flygplatsen inte är Swedavia med påföljande behov att betala landningar (landningskort gäller inte). Ekonomin i klubben är god och med man har egen service varför underhållet är billigt. Klubben är välmående men står inför ett behov av nyrekrytering.

Norrköpings Automobil och Flygklubb

Patrik S tillträdde som ordförande i april och har verkat i ca en månad. Vidare är flertalet personer bytta i administrationsrollerna. NAFK är en anonym flygklubb och marknadsföring står högt på agendan. Ett fokus kommer att läggas på marknadsföring och förnyring.

Norrköping flygplats är ständigt nedläggningshotad. Flygplatsen ligger under försäljning. Kommunen önskar behålla verksamheten vilket är positivt. UL kärnan står mest stilla med småproblem som orsak. En utredning görs i fråga. Klubben har haft ett medlemsmöte om UL flygplanet, ska man byta flygplan, höja timpris mm vilket är några av frågeställningarna. Frågor som hur bör flygplansparken se ut, vad fungerar bra och mindre bra är frågeställningarna. Framtidsfokus ligger på aktiviteter som fly-in spaka själv m.fl. aktiviteter. PPR kan ges utanför flygplatsens öppettider då klubben kan hjälpa till. Ungdomsverksamhet står också i fokus, att söka bidrag för ungdomssatsningar (görs hos FFSF) samarbete med FKK ungdom är några av idéerna. Brandflyget bedrivs sedan ett par år av en kommersiell aktör, Kungsair.

Linköping flygklubb

Björn R. Verksamheten har varit i stort opåverkad avseende pandemin. Under 2020 tog man ut ca 1500 -1600 timmar vilket är i linje med tidigare år. Det gjordes en klubbresa till Kebnekajse. Utbildningen fungerar fortsatt väl 10-15 personer. FFK verksamheten är nedskuren. Likaså ligger brandflyget överksam vilket som gjordes tillsammans med NAFK genom FFK. Flygtidsuttaget för förlorat brandflyg påverkar inte totalen. Klubben har ca 300 medlemmar. Många privatflygare, det finns på flygplatsområdet en hemmabyggsförening och en veteranflygklubb. Segelflygarna och fällskärmshopparna har flyttas till andra flygplatser. Dock finns segelflyget etablerad i klubblokaler under vintersäsongen. Flygplatsen, banan, är under ombyggnad och skall flyttas 600 meter mot öster. Syftet är att kunna ta emot större flygplan samt att samhällsplaneringen önskar bygga bostäder närmare dagens flygplats.

ATO skolan fungerar bra. Dock har ATO skolan hårda krav från TS vilket är en utmaning. Man innehar skolning för PPL, AVA, IR m.fl. behörigheter. Uppsala och Linköping har påbörjat samarbete kring CB IR skolning.



Östra regionmöte – Teams 29 maj 2021

Aktivitetslista för Östra regionen:

På agendan står det bl. a;

- Rekrytera attrahera och behålla
- Banljus
- Flygplansparken, hur ska man tänka vid sin flygplanspark, vad ska man köpa eller inte köpa, 2 sits vs 4 sits. Det är inte självklart att nya flygplan jmf mot t ex PA28 eller Cessna m.fl.
- Bränsletillgång, 91/96, 100 LL, bilbensin, JetA1 (fungerar på dieselmotorer), m.fl. Det diskuterades bl.a. 100LL av Sverige flygplan måste ca 100 flygplan gå på 100 LL. Betalning av bränsle kan vara en utmaning, BP jobbar bl. a. för att fram ett system för lättnad av tankning och betalning. Flera metoder verkar vara fungerande, men oftast bygger det på att klubben är öppen. Därmed är det svårt för besökande. MyWebloog har ett betalsystem för tankning som även är bra för redovisningen. Detta systems beställs mot betalning, ca 20 000-30 000 kr/år betalar Motorflygarna i Uppsala. Svårt att stötta bensinbolagen med 100 LL mest för att åtgången är ringa vilket inte ger något ekonomiskt incitament för att behålla 100LL. Det finns STC för konvertering av dieselmotorer till flertalet flygplansmodeller, DA, Cessna, Piper, Robin m.fl. modeller
- Hur att ansöka om medaljer
- Betalningsmodeller av flygplanstiden, hur gör klubbarna olika modeller mm.
- Bevakning av nedläggningshotade flygplatser
- Piloter (kommersiella piloter) flygdagbok, Hur ska klubben agera med digital vs analog resedagbok
- Militärt utökade verksamheten, avseende restriktionsområden, luftrumsfrågan

Arbetsätt, hu vill klubbarna framöver kommunicera med KSAK:

Björn R ställde frågan till deltagarna hur de önskar att kommunicera och under vilka förutsättningar vi ska genomföra regionmöten. Kansliet är vaksamma över hur mycket och med vad som mejlas ut till medlemmarna och styrelser. En balans är viktigt för att undvika att förmycket information skickas, en gång per månad är maxgränsen och då i form av ett nyhetsbrev.

Det noterades att kansliet alltid är tillgängligt för samtliga frågor och önskemål, Regionföreträdarna är också alltid tillgängliga. En del förordar både digitalt och fysiska möten vilket möjliggöra flera möten. Ett initialt beslut är att genomföra ca 3 regionmöten per år vara av ett genomförs fysiskt och då företrädesvis på hösten. Extra möten blir mer sakfrågor vilket borgar för kortare teamsmöten.

Vad är på gång från Kansliet

Lars-Charter berättade om vad kansliet jobbar med och om vad som är på gång från bl.a. Transportstyrelsen. Det presenterades kort enligt nedan.

Flygsäkerhet:

Flygsäkerhetens står högt på kansliets agenda. Allt för att värna om varandra, familje-och klubbmedlemmar och material. Men inte minst för att allmänflyget ska få gehör hos myndigheter som TS, Luftfartsverket, Näringsdepartementen, MSB, Länsstyrelser, m.fl. myndigheter.

Utökat samarbete under 2021 är gjort med bl.a. JRCC och räddningstjänsten. Inte minst får KSAK ett bra stöd av TS i flygsäkerhetsfrågor. KSAK fortsätter tillsammans med Transportstyrelsen med att uppdatera Flygsäkerhetsprogrammets innehåll. Det avser textinnehåll, bilder, användarvänligheten med t ex klickbara hänvisningar till regelverk m.m. Mer om flygsäkerhetsprogrammet och H50P finner du [HÄR](#) Vi svarar i stort på samtliga remisser och försägar även samverka med övriga allmänflygorganisationer. Inte minst delger medlemmarna de viktigaste remisserna. Tillgänglighet av flygplatser, luftrum och



Östra regionmöte – Teams 29 maj 2021

bränsle är fortsatt högst på agendan. Under de senast 18 månaderna har vi arbetat med flertalet föreskrifter som framför allt gäller UL. Kansliservice utförs dagligen vilket vi är glada för. Vi arbetar också med flygplans värderingar, utträdes- och inträdesfrågor, olika spörsmål i flygklubbarna. Attrahera, rekrytera och bibehålla medlemmar är sedan tidigare av största vikt. Detta görs först och främst genom ungdomsläger, ett samarbete mellan KSAK och Segelflygförbundet. KSAK tillsammans med Segelflyget, engagerar 10-20 kombinerade motor- och segelflygklubbar (det finns ca 30st) med målsättning att vi har 10-20 elever till varje enskild flygklubb/ungdomsläger. Resultatet blir då en årlig introduktion till våra flygklubbar 100-400 ungdomar.

Avslut och tack:

Noteringar till mötet är bl. a. Svårt att få medlemmarna engagerade, utmaning att rekrytera till styrelsen. Behov av föryngring och fler medlemmar. Svårt med flygplansfinansiering. I regionen har vissa flygklubbar utmaningar med tillväxten och föryngring. I andra flygklubbar är det bra aktiviteter och tillväxten god. Attrahera, rekrytera och bibehålla medlemmar verkar fortsatt vara den största utmaningen.

Nästa möte

Planeras till att genomföras fysisk lördag den 25 september. Vi har hyrt KSAK-huset i Siljansnäs från fredag till söndag. Möjlighet finnas att stanna kvar i KSAK-huset, vänlige att antal sängplatser är begränsat.

Vi tackar medlemmarna för ett gott engagemang och bra medskick till KSAK och kansliet.

Vid minnesanteckningarna

Björn Rystedt
013-18 22 26 bjry66@gmail.com

För övriga ärenden vänligen kontakta
Lars-Charister
076-131 46 46 eller lars-christer@ksak.se