



## Östra regionmöte lördag den 9 september 2023

### Tekniska Högskolans Flygklubb

#### Välkomna!

Lennart Håkansson, ordförande i THF öppnade mötet kl. 11:10 med att hälsa välkommen till Skå flygplats och Tekniska Högskolans Flygklubb. Björn Rystedt hälsade därefter som regionföreträdare välkomna och angav Östra regionmöten planeras att genomföra ca 2 möten per år, ett distansmöte (våren) och ett fysiskt möte (hösten).

#### Närvarande:

Lennart Håkansson (värd för mötet) Tekniska Högskolans FK, Kurt Sillen Stockholms FK, Ulf Rosén, Katrineholms FK, Christian Guldborg Tekniska Högskolan FK, Jakob Granström Västerås FK, Michael Blomquist Skå Flygplatsförening, Lars-Henrik Eriksson Motorflygarna Uppsala FK, Björn Rystedt tillhörande KSAK/Linköpings FK och Lars-Christer KSAK/Östra Sörmlands FK.

#### Skå-Edeby flygplats

Michael Blomquist presenterade kort om flygplatsverksamheten på Skå Flygplats: 45 hangar, 50 fpl, ny styrelse sedan förra året. Arbetar efter deviserna öppenhet, kommunikation och att välkomna besökare. 100 besökande flygplan från utlandet till fpl, framför allt tyska gäster. 5 flyggrupper inom FFK har verksamhet på fältet, FFK Ungdom har exempelvis läger här idag. Micke flyger själv i HV Täljehus och Sjöövervakning. Ungefär 600 uppdrag från Skå per år, största flygplatsen inom AB län för allmänflyget. AOPA finns representerad, större delen av styrelsen har flygplan på flygplatsen vara många är veteranplan. God relation till kommunen. Har inte kulturminnesstatus, även om del av flygplanen har det. Samverkan med civilförsvarsorganisationer, planer på att göra fältet till ett skyddsobjekt (men utan att tillgängligheten blir sämre). Ser med oro på att flygtimmarna går ner och ner, och att bränslet blir allt dyrare. Gästande flygplan kan tanka på fältet och kända flygklubbar kan faktureras, andra drop-in kan betala med Swish eller få faktura i efterhand. Ny tankanläggning på gång via Hjelmcö, kanske också med JET A1. Våraktiviteten, Veterandagen kommer att fortsätta och FPF vill gärna ha samverkan med andra aktörer på fältet.

Nytt sätt att mäta buller kan vara både till fördel och nackdel för flygklubbar. Mätning sker över större ytor.

Ulf Rosén: Skå-Edeby delar samma radiofrekvens som Katrineholm, är det ett säkerhetsproblem? Kanske inte om man är noggrann med att säga stationsanrop "Skå Radio", "Katrineholm radio". Kort diskussion om att vi har samma frekvenser och att det kan uppstå missförstånd mellan flygplatserna. \*\* KSAK tar vidare detta.

#### Laget runt – Redogörelse för tillståndet i flygklubbarna:

Hur mår flygklubben, ekonomi, skolning och flygaktiviteter och inte minst vad finns det för utmaningar. Tillsammans med frågeställningen om vad kan kansliet bidra till flygklubbarnas specifika behov och utmaningar.

#### Motorflygarna i Uppsala

Lars-Henrik Eriksson. 128 flygande medlemmar. 20% färre än i fjol, men fortfarande fler medl. än innan pandemin. Flygtid första halvåret efter budget, men efter 1 juli har flygtid minskat med en tredjedel, kanske samhällsekonomin kommit i kapp oss. Mycket mindre flygtimmar i juli/avg. Kommer att göra ekonomisk förlust i år, men vi har reserver så ingen fara detta år. Orolig för höjningen över bränslepriset. Mycket elever i skolningen och lärarna gick på knäna under våren. Kanske minskningen kommer av att lärarna var tvungna att ta det lugnare. Hade öppet hus, succé. 200 besökare, 30-40 flygningar (introflygningar) under dagen. Mycket FFK-flygning på grund av torkan i maj/juni. Verkstadsavtal med O8 som öppnat en ny verkstad (Preflight) i Skavsta. Lite långt att åka, men kommer förhoppningsvis att funka bra. Eक्टर Sportstar (normalklassad) snart på leverans, men försenad.



## Östra regionmöte lördag den 9 september 2023

### Tekniska Högskolans Flygklubb

Helförsäkrad hos HDI. Har kommit igång med tävlingsverksamhet (landningsövningar). Bara ett klagomål på flygplatsen vilket är anmärkningsvärt. Tittar på att få in JETA1 för kommersiell försäljning, helikopterbolag är intresserade. Restriktionsområden med kort förvarning är problematiskt. Sundbro omfattades av att oförklarad R-område vilket gjorde att all verksamhet ställdes in. Troligtvis är det militära övningar där man missat att ta kontakt med flygklubbar i området.

#### Västerås Flygklubb

Jakob Granström. Flygtidsuttaget börjar bromsar in. Klubben brukar nå ca 1 000 h/år, men kommer inte nå dit. Man har bytt motor i två maskiner, till C172 och till PA28, vilka har haft stillestånd på ca 10 månader, p.g. långa leveranstider av cylinderfoder. Klubben har nu haft tre motorbyten där varje motorbyte kostar 500 000 – 600 000 kr. Dock är likviditeten god. Brandflyget genererar ca 150-160/h/år. Skolverksamhet rullar på och klubben hade en jobbig VK av TS, men allt är klart nu och anmärkningarna är släckta. Sommaren var problemfri sommar och medlemsantalet ligger konstant, några slutar och några börjar. Segelflygklubben sålde sin UL-maskin, vilket gör att vi inte kan bedriva UL. Man har nu fundering på att köpa en UL-kärra för att kunna flyga med ett lägre timpris än för normalklass. Tittar på objekt för detta. Inte så aktiva med klubbresor, haft mycket på annat håll. Rullar på, normala vardagar. Oron är motorbyte på andra PA28 och den långa leveranstiden.

Motorbyte - Lars-Henrik: Uppsala bytte Lycoming motor i Belgien - PMM Wing Service? 400' inkl. moms

Lars-Christer: Till kansliet meddelas från olika flygklubbar att leveranstid kan uppgå ända upp till 12 månader? Oftast indikeras kostnaden till 500 000–600 000 kr/motorbyte. Flesta flygklubbar går till belgarna för motorbytet. Scan Aviation i Köpenhamn hade mycket långa leveranstider med ständiga förseningar och uppskjutna leveranser. Kan man få in vitesklausuler i avtalet för att få lite mer prioritet hos verkstäderna?

Lars-Christer: tror det blir svårt i o m att underleverantörer till Lycoming inte kan leverera. Budskapet är att flygklubben bör räkna med längre stillestånd och högre kostnader än normalt. Den dåliga kronkursen påverkar kraftigt underhållskostnaderna då motorer och reservdelar ofta beställs från USA.

#### Katrineholms Flygklubb

Ulf Rosén. Stora utmaningar råder i klubben som kämpar för flygplatsen och klubbens existens. Man har ett bra flygfält med närhet till Katrineholms centrum. Men flygfältet är under nedläggningshot och det är svårt att rekrytera nya medlemmar till klubben. Klubben hade en omfattande verksamhet för ca 10 år sedan, men det uppkom intriger och bråk varefter många medlemmar lämnade. Idag är det ett fåtal piloter kvar.

Kostnaden för att hålla fältet igång ligger på 40 000-50 000 kr per år vilket är en relativt stor kostnad att fördela på ett fåtal medlemmar. Med den renoverade motorseglaren hade man hoppades på att få igång flygtidsuttaget, men det var svårt att konvertera till PPL varför TMG såldes. I stället köptes en Bölkow 208 (i princip bygd på MFI-9-ritning och även kallad Biafra Baby. CG von Rosens flygplan) vid årsskiftet och det finns även fyra medlemmar på flygfältet med egna flygplan. Timpriset ligger 1 050 kr/h vilket är relativt lågt.

Kommer kanske att höjas till 1 400 kr/h. Klubben har 16 medlemmar, varav 8 är modellflygare. Man genererar ett för litet flygtidsuttag och är få medlemmar för att ekonomin ska gå ihop. Behov av utvecklingen är akut. Kanske måste Bölkow säljas vilket är förödande. Klubben efterlyser en ny hyresgäst och eller någon annan flygklubb som etablerar sig på Katrineholms flygplats. Två lyckade flygdagar genomfördes i sommar med över 1 000 personer som besökte klubben och 100 personer fick introflygningar samt till flygdag som genomfördes i samverkan med modellflygarna. Ett solcells företag kommer att eventuellt bygga en solcellspark på fältet. Måste bli fler medlemmar, annars måste vi sälja planet och då bara bli en klubb med privata flygplan. Efterfrågar idéer. Kanske en behörig lärare med flygplan som vill basera och aktivera sig i Katrineholm. Klubben hyr ut hangarplats för 3 000 kr/år och kan ta emot fler.

Björn: kanske kan få en flygskola att ombasera till Katrineholm under en tidsperiod.



## Östra regionmöte lördag den 9 september 2023

### Tekniska Högskolans Flygklubb

#### Stockholm Flygklubb

Kurt Sillen. Klubbens PA-28:an är på Bromma (baserad på Grafair) och deras Cessna 172 är baserad på Skavsta i Nyköping. Den nyligen uppdaterade instrumentering i PA28:an är mycket uppskattat och väl värd investeringen. Prokitor i Jönköping gjorde uppgraderingen till Garmin GNC355A (mer information på [www.ksak.se](http://www.ksak.se)) samt Garmin G5. Flygplanet är nu roligare att flyga då den även synkroniserar med iPad via Bluetooth. Kurt önskar slå ett slag för CBIR instrumentskolning/behörighet. Genom lättar i studier och nya format tillsammans med moderna avionik, elektroniska instrument blir instrumentflygningen både roligare och lättare. Klubben skolar 5 IR tillsammans med Eflight ATO i Trollhättan där CBIR teori tas digitalt och flygning sker från Bromma. PPL-skolning görs som vanligt på Skavsta via Stockholm FK. Klubben har ca 27 medlemmar och flyger ca 200 flygtimmar/år. Samarbete med Roslagens FK i Norrtälje fungerar bra vilket genererar att om man är medlem i någon av klubbarna kan man använda varandras respektive flygplan.

#### Tekniska Högskolans Flygklubb

Lennart Håkansson. Långsam sommar med lägre flygtidsuttag (20-30% lägre än 2022), men skolningen stabil. Aquila till försäljning i Tyskland. Högt intresse, använder mäklare. Kanske en affär under september. Bra samverkan med FPF - bättre kultur på flygplatsen och flera gemensamma projekt. Ca 60 aktiva piloter, men bara ca 30 som flyger mer än 10 h/år.

#### Linköping flygklubb

Björn Rystedt. Klubben hade höga ambitioner 2023 med klubbresa till England och stort 90-års jubileum. Klubbresan fastnade i Holland pga. väder och det blev lägre deltagande pga. ökade flygtidskostnader Jubileet blev en Fly-In (sammanslaget med Safir-mötet), dock kom skurarnas generalskur den dagen och satte stopp för alla besökande flygplan. Men blev en bra hangarfest! Det flögs lite under sommaren, trots bra väder i början. Någoting verkar hänt... kanske ekonomi. 250 medlemmar, 5 PA-28 + Cub. Målet är att ligga på 2 000/h, men ligger nog närmare 1 500. Har ATO idag och det är administrativt jobbigt, men har fördelar kring säkerhetsarbetet. Klubben hade en fågelkollision mellan havsörn och PA28 förra veckan (september) med vingen intryckt till huvudbalken.

#### Allmän diskussion regionmötet 2023

Lars-Charter: Transportstyrelsen verkar ha parkerat allt vad gäller elflyget, dvs att ännu så länge brister det i Transportstyrelsens regelverk för hantering av elflygplan, framför allt för ultralätta flygplan, underhålls och utbildningsregler.

\*\*Kanske ett uppdrag till KSAK: Ta in en kravspecifikation (teknikneutral) på vad klubbarna behöver och ställ sedan frågan till marknaden på vilka modeller som IDAG kan leverera på det.

Lars-Charter: Kansliet träffade i våren 2023 blåljusflyget och pratade då om att låta dem ha bränsle, vila mm och flaggade för att klubbarna vill ha 100 000 kr för att garantera tillgång, plats mm. Då backade Babcock. Men de kanske vänder sig till klubbarna direkt, men vi skall inte sälja oss för tidigt.

Lars-Charter: TS har kallat KSAK till möte om luftrumsinrång i september. Transportstyrelsen jobbar hårt för att allmänflyget ska upphöra med luftrumsinrång, som inte bara kan belastas piloten.

Servicefrågan: Jakob undrade om inte KSAK skulle kunna vara mer central i underhållsfrågan av flygplan. Reflektion kring servicefrågan: "Kolvmotor" är tillval under teknikerutbildningen, vilket gör att det blir dyra tekniker med hög lönenivå för kolvmotormaskiner samt att examinerade tekniker väljer hellre att arbeta med turbinmotorer.



## Östra regionmöte lördag den 9 september 2023

### Tekniska Högskolans Flygklubb

Jakob: Fundera kring NLF och skolning och lätta på regelverket där. Undersök även möjligheterna till Brandflyg i NLF.

Christian Guldberg: Att konvertera Cadet eller Warrior med Lycoming till diesel är ett sätt att få ner timpriset. Det rapporteras att flygtidsuttaget bör närma sig 300/h år för att det ska löna sig med övergång till dieselmotor.

Norrköpings Flygklubb (NAFK) köpte en Skylane (mini-Cessna) för 1,2 milj (NLF - kan inte gå i brandflyg eller FFK), men kan flygas för ca 1100 kr/h.

#### **Möjlig punkt till regionmötet 2024**

Kurt: Vilka kärror finns som är moderna IR-godkända resemaskiner. Pipistrel elmaskin kan kanske köpas med över 1 miljon i statligt bidrag. Kan KSAK göra en förfrågan om att beställa en Rotax resemaskin och sedan en med eldrivlina för skolning. Som typ en av enhetsmaskin. Frågan har varit aktuell ända sedan 50-talet (ex.vis. Bergfalke) och Lars-Christer har ställt frågan tidigare.

Diskussion om vilka maskiner som finns för resebehov som har 140 kt med bränslesnål motor (och kanske också eldrivlina)

#### **Avslut och tack**

KSAK behöver fortsatt i regionen arbeta för rekrytering, flygplatser, luftrum och bränsle. I regionen har vissa flygklubbar utmaningar med tillväxt och förnyring. Samt ett mer tillgängligt underhåll för allmänflygplan/luftfartyg.

#### **Nästa möte**

Nästa möte planeras att genomföras på distans våren 2024.

Mötet avslutades kl. 14:35

Vid minnesanteckningarna

Lennart Håkansson, Tekniska Högskolans Flygklubb

Björn Rystedt

013-18 22 26 [bjrys66@gmail.com](mailto:bjrys66@gmail.com)

För övriga ärenden vänligen kontakta

Lars-Christer på 076-131 46 46 eller [lars-christer@ksak.se](mailto:lars-christer@ksak.se)