

Minnesanteckningar från KSAK Region Syds möte 2012-04-28

§1. Presentation av värdklubben

Ordförande i Hässleholms Flygklubb Hans Pålsson hälsade alla tillresta välkomna till flygklubben och flygplatsen Hässleholm Bokeberg. Hässleholms Flygklubb har hunnit bli 40+ år gammal, och huserar på ESFA sedan drygt 12 år. Klubben har ett femtiotal medlemmar och bedriver skolning till ultralätt klass B. Man flyger normalklassat och UL. På sommaren håller man våffelflyin var onsdagskväll, så även under kommande sommar.

§2. Presentation av deltagande klubbar

- Ljungbyheds FK: Flygklubben ser positivt på framtiden med mer välvillig flygplatsledning, PPR på väg bort från flygfältet.
- Söderslätts FK: Man upplever en något nedåtgående trend i medlemsantalet, men antalet aktiva flygare håller sig på en jämn nivå. Man har precis investerat i en ny begagnad PA28. Till det har man 2 UL.
- Skånska Gyrokooperklubben: Upplever en stadig uppgång, har nu ett 30-tal medlemmar som flyger med 2 gyrokoptrar samt en UL, Allegro. Visst bekymmer med närboende som upplever verksamheten bullrig.
- Kalmar FK: Flygklubben ser en uppåtgående trend med många elever och gott om instruktörer. Man har tacklat bullerproblemen genom att logga flygning med GPS, för att kunna visa enkelt att ingen flygning har skett i bullerkänsliga områden.
- Älmhults FK: Flyger med egen Rallye men hade visst stillestånd pga skador under föregående år. Klubben har ingen egen skolning. Man funderar på att ta upp UL i flygklubben men tycker att det innebär en viss risk. Det av klubben arrangerade is-flyinet på Möckeln var även detta år en succé!
- Landskrona FK: Inom klubben huserar motor, segel och modellflyg. Man bedriver skolning på normalklassat med 5-6 elever. Har bullerproblemen under kontroll.
- Ängelholms FK: Cirka 100 medlemmar flyger med 3 maskiner. Flygplatsen är privatägd och FK upplever att den drivs byråkratiskt. Det finns hot om att man ska ta ut höga landningsavgifter, men än så länge gäller landningskort.
- Eslövs FK: Kommunen har valt att satsa på sitt flygfält vilket är väldigt positivt. Banljus på gång, och man ska kunna tanka med kortbetalning. Gällande flygklubben: man håller på att förnya flygplansflottan och har sålt den dieseldrivna Cessnan och ersatt den med en "bensin"-172a. Man funderar på att utöka med ev. en Cessna till. Man har ett väldigt gott samarbete med kommunen men tror att man kan få problem med buller framöver.
- Ronneby FK: Cirka 35 medlemmar. Flygklubben flyger nästan uteslutande FFK-flyg. Man bedriver ingen skolning inom klubben, grannklubben Blekinge FK bedriver däremot.
- Kristianstad FK: Klubben bedriver skolning på UL B, normaklassat samt IFR, i samarbete med SSSA. Brist på lärare ger problem med skolning, man hade kunnat få in fler elevtimmar. Klubben äger 2 PA28:or och en Dynamic WT9. Gott samarbete med flygplatsen.

- Sjöbo FK: Klubben har en ny Cessna 172 med Garmin G1000 glaspanel. Den snurrar på bra efter skillnadsutbildning gällande utrustning. Cirka 100 medlemmar varav 64 har giltiga certifikat. Man upplever att vissa elever är lite för långsamma med sin skolning vilket ger dålig "return on investment". Klubben anordnar SM i precisionsflygning i augusti.

§3. Föregående mötes protokoll

Protokollet föredrogs och lades till handlingarna utan ändring.

§4. Vad händer inom UL – läget och på G

- Rolf Björkman föredrog. Under 2011 ökade flygtidsuttaget markant jämfört med föregående år. Många flyger UL på PPL-certifikat. Reglerna för certifikat och underhåll håller på att skrivas om. KSAK är remissinstans och har uttalat sig med meningen att man även fortsättningsvis vill hålla underhållsbestämmelserna separata från övrigt flyg (läs: CAMO). Gällande certifikatsreglerna så kommer vissa konstigheter att försvinna, dock oklart vilka. Dessa förändrade regler beräknas vara klara under 2012.
- EASAs regelpaket påverkar inte vårt nationella reglemente för UL. Dock är det osäkert hur man kommer att ställa sig till UL, även på nationell nivå. KSAK strävar för att det ska vara som det är idag. En skillnad framöver kommer att vara att man inte kan tillgodoräkna sig timmar på UL i sitt PPL-flygande, som det är idag.
- Årets flyginstruktörskurs fick ställas in då endast 2 elever anmält sitt intresse.

Frågan restes av Bengt Olofsson rörande hur KSAK som tillsynsmyndighet förhåller sig till livslängd på propellrar. Hur kommer det sig att man bedömer propellrar enligt kondition, när det finns livslängd angiven av tillverkaren?

§5. Nya regler från EASA – innebörd och betydelse

Information kommer i nästa nummer av Pilot Briefing. Rolfs bedömning är att de flesta klubbflygare troligen klarar av sitt flygbehov på ett LAPL-certifikat. I Sverige kommer LAPL att införas under 2013, eventuellt ännu senare. Till skillnad från nuvarande regler så kommer man inte att få tillgodoräkna sig UL-tid i sin skolning till PPL-certifikat. KSAK arbetar för att detta skall ändras. Det finns även farhågor om att man inte ska få räkna in flygning med X-klassade flygplan i sin flygtid för PPL-certifikat. Både UL och X-klass tillhör det som EASA benämner Annex 2-flygplan, som regleras nationellt.

Det är även förändringar på gång inom Transportstyrelsens avgiftssystem. Det verkar inte bli några direkta förändringar för privatflyget, men å andra sidan måste pengarna komma någonstans ifrån, och vi blir då drabbade i andra hand.

KSAK uppmanar oss alla att läsa remisserna från EASA, och svara på dem. Det finns verktyg på EASA:s webbsida som gör detta enkelt.

§6. Flygsäkerhetsfrågor – lägesrapporter och erfarenheter

Flera klubbar berättar om sönderkörda propellrar och noshjul på grund av att man har krockat med koner/banmarkeringar eller kört ned hjul i mullvadshål. Onödiga och kostsamma stillestånd blir

följden. Likaså förstör man navljus på flygplanen för att piloten vill vända runt flygplan med motorkraft istället för att för hand vända runt. Öppna portarna på hangaren och använd dragstång!

Älmhults FK råkade på patrull hos försäkringsbolaget som påstod att dåligt underhåll av banan var orsaken till ett havererat noshjul. Efter en lång process kom man dock överens.

Den havererade PA28an på Ljungbyheds FK ersattes med en maskin som var N-registrerad (amerikansk registrering). Det var en onödigt omständlig process att föra över denna till svenskt register.

§7. Ny hemsida och marknadsföring av KSAK

Mycket är på gång gällande detta, ny hemsida är under utveckling av firma. Man har även bildat en marknadsföringsgrupp som ska fundera på nya sätt att föra ut KSAK (och flyg). Denna grupp bildades av representanter som deltog i KSAKs årsmöte. Man vill bearbeta tidningar och sociala medier.

§8. KSAB Pilot Shop

Svenska Flygfält som applikation till iPad har mottagits positivt, och man har stora planer på den framtida utvecklingen. Man vet dock inte när vidare lösningar kommer. För närvarande är det endast flygfältskartorna som finns med i appen.

§9. Motorflygets dag – hur gick det? Framtida upplägg

Den 25-26/8 är det dags i år. Klubbarna uppmanas att ha aktiviteter på denna helg. KSAK fortsätter med sin marknadsföring av dagen.

Ljungbyheds FK skippade tidningsannonserna och annonserade bara på internet. Andra flygklubbar berättar att radioannonsering och kommunens informationstavlor vid motorvägarna (!) har fungerat bra. Att ta med flygetyg ut på mässor och liknande är också ett bra sätt att visa vad flyg är.

Tidningsannonser är dyra och når inte den tänkta målgruppen. Flygklubbens webbsida upplevs som allt viktigare i rekryteringssyfte.

§10. Rikslandning och riksnavigering

Klubbarna uppmanas delta i tävlingarna, som ska vara enkla att administrera när man har gått utbildning i mjukvaran. Tävlingsadministratörer finns som gärna hjälper till även på andra klubbar.

§11. Större frågor på gång

Teknik: på motorsidan domineras utvecklingen av Rotax, på instrumentsidan är det digitalt som gäller. Den information som man kan få av tex en G1000-panel ger bättre bränsleekonomi vilket bara är positivt.

För navigation och beräkning är det allt med appar till iPhone & Android-telefoner som gäller. Alltid tillgängligt, relativt billigt och väldigt kompetent. Ersätter dock inte den teoretiska kunskapen.

§12. Mekanikerfrågan – status och action

Egentligen har ingenting hänt sedan förra mötet i Höganäs 2011. Möjligen kan de nya reglerna förenkla, mer om det kommer i Pilot Briefing. Problemet poängteras vara att det idag krävs 3 års praktik på verkstad, vilket ingen nuvarande mekaniker har råd att finansiera.

Det har kommit fram en del oseriösa CAMO-inspektörer, och vissa inspektörer som har andra idéer. Till exempel har Eslöv varit i kontakt med en inspektör som ville förvara hela flygplansdokumentationen hemma hos sig.

Kan en lösning vara att vi, med EU-gemensamt reglemente, registrerar våra flygplan i andra länder med annan tillgång och andra kostnader för CAMO?

§13. Klubbinformation, aktuella problem, tips

Eventuellt kommer ett mindre flyin att hållas av Eslövs FK i början av juni. Mer information kommer.

§14. Övriga frågor

Blekinge FK har ålagts av flygplatsens miljöansvarige att ej tvätta sina flygplan inom flygplatsområdet. Vad kan man göra åt det? Vi måste alla respektera lokala bestämmelser men vi måste ju få tvätta våra flygplan efter flygning.

§15. Nästa möte

...hålls av Ljungbyheds FK, den 6 oktober.

Vid protokollet

Hans Pålsson, Hässleholms Flygklubb