

Motorflygförbundet KSAK

Östra distriktet

Anteckningar från regionmötet den 17 maj 2012 hos Swedish Ultraflyers (SUF) på Frölunda

Närvarande

Lars Holmström, KSAK; Rolf Björkman, KSAK; Niclas Peyron, SUF; Jakob Alvermark, Trosa FK; Peter Wachler, Trosa FK; Kjell-Åke Brorsson, Eskilstuna FK; Mats Wallén, Tekniska Högskolans FK; samt för dagen Bengt Frid Arboga FK.

1 Lars Holmström öppnade mötet.

2 Niclas Peyron hälsade deltagarna välkomna till SUF, och berättade om klubben, som under de senaste åren har genomgått ett generationsskifte.

Flygfältsområdet är privatägt och arrenderas av klubben. Man brukar flyga 1500- 2000 timmar per år, och räknar med att i år nå 2000. Klubben har fyra stycken EuroCubs, varav två sätts på tofflor inför sommarsäsong, samt två stycken WT9 Dynamic. Klubben skolar fram 10-20 cert per år. För utbildning efter cert svarar en utbildningsansvarig. Mycket handlar om H50 P. Eskaderflygning är en av de aktiviteter som man organiserar.

3 Föregående protokoll lades till handlingarna. Punkten 6 inspirerade till vidare diskussion (se nedan under punkt 12).

4 Nya regelverk. Rolf nämnde att implementeringen av de EASA regler som gäller fr.o.m. 12-04-08, till en del dröjer till 13-04-08, och tyvärr för vår del LAP-reglerna till 2015! Rolf berättade om olika problem med de nya reglerna. Arbete pågår med att påverka myndigheten. Regler för tekniker har blivit enklare. Läs mer i PB 2012 nr 1. KSAK återkommer med information.

5 Flygsäkerhetsfrågor. Generellt sett behärskar piloterna sidvind under start- och landningsfaserna dåligt! Dessutom har man problem med att tolka vinduppgifterna, vilket kan skapa svårigheter.

6 Vad händer inom UL. Det finns en rik flora av typer, och Lars ställde frågan om det vore intressant att genom KSAK få fram en enhetstyp, och ett gemensamt inköp. Efter diskussion kom mötet fram till att det är en orealistisk idé. Bestämmelsen med en minsta tillsatsvikt om 175 kg kommer att tas bort.

Trosa FK fick i en enkät till medlemmarna underlag för skaffa en Dynamic till. Enkäten visade att medlemmarna önskar ett plan med glascockpit, infällbara ställ, winglets, hög marschfart osv! I Arboga FK har man konstaterat att "glas" väger mindre och är bättre att sköta än traditionella instrument! För vissa personer har Tecnam upplevts som trång att sitta i.

7 Luchen, som vi bjöds på var generöst tilltagen och mycket god, avnjöts utomhus! Varm tack SUF!

8 Flygplansutvecklingen. Utvecklingen av el-drivna flygplan är på gång, och drivs på tack vare att batteritekniken har utvecklats av de allmänna krav som ställs på ökad energitäthet (dator, smarta mobiler ...). Om UL-sidan tidigare ledde utvecklingen, så är det nu LSA som gör det. Den tidigare KTH projektet Osqavia heter nu ECO 1, och vidareutvecklas i Lund.

Planet får en tvåcylindrig motor som drar 9-10 liter i timman. Läs mer på Webben. VLJ ökar i antal, men ännu finns ingen i Sverige.

9 Frågor på gång. Tipsa gärna KSAK om produkter som vi anser bör finnas med i KSAB:s sortiment.

10 Teknikutveckling. GPS-tekniken för inflygning, positionsangivelse och trafikledning finns, men beslut om dess användning i Europa dröjer. Lars berättade även om ”utvecklingen” av annan teknik i USA. På segelflygsidan har användningen av FLARM gått framåt. Utrustningen sänder så att **andra** flygplan som har utrustningen kan se trafik inom ett avstånd på ett par kilometer. Informationen ges om riktning, avstånd och höjd. En annan teknik som är tillgänglig är ett instrument som känner av transpondersignaler, så att man kan läsa annan trafik i höjd och sida.

11 Klubbinfo mm. Hur får vi fler piloter? FFK:s initiativ med Young pilots är ett gott initiativ, men troligen nås endast personer som redan positiva till flygning. Hur skall vi få mer ungdomsverksamhet i klubbarna? Lars berättade om det finns skolor där man använt en idrottsdag till att hela klasser fått kontakt med flyg och har fått komma upp i luften. Hur gör vi med ”tossiga” personer? SUF har haft ett fall där personen blivit utstängd på grund av olämplig attityd till flygningen. Se till att det finns regler för hur sådana personer skall hanteras! Det underlättar för klubben. Niclas har lyssnat till en redovisning av vad som är svartflyg. Svaret är: ”Flyga på uppdrag av någon.” Rolf tipsade om att det går att få dispens från regeln. Det är alltid OK att förmedla till provlektion. Myndigheten inspekterar ca fem flygfält om året av de fält som har fler än 500 rörelser per år. Erfarenheten på Frölunda är att man kan ifrågasätta utgångspunkterna för granskningen.

12 Övriga frågor. Vad gäller marknadsföring så nämnde Rolf att ett projekt ”Väcka intresse för flyg” har startats. Klubbarna som var med på årsmötet i KSAK är engagerade i detta. Även ett antal underprojekt har startats – kontakter med allmänheten, beslutsfattare och de som ”skall” börja flyga. Det finns även tankar på att ha projektgrupper i regionerna. Engagera er ute i klubbarna! Trosa FK och Eskilstuna FK köper annonsplats på Google, innebärande att klubben kommer upp vid sökningar på bestämda ord. Man betalar i förskott och lägger upp en åtgångsbudget i systemet. Trosa FK har medverkat i Trosa marknad, med flygplan inne i samhället! KSAK kommer att uppdatera sig på webben med en helt ny sida. Stockholmsgruppen, som jobbar med flygfältsfrågan, har tagit in en expert som skall föra processen. Utgångspunkten för fältstorleken är att ett kortare fält senare skall kunna utökas till ett längre (1600 meter). Rolf hoppas på att ett positivt steg kan tas under året.

13 Nästa möte bestämdes till den 13 oktober kl. 11-16 i KSAK:s nya lokaler i Kista.

Vid pennan, Mats Wallén