

**Regionmöte KSAK
Södra Norrland
2012 07 21**

Hedlanda

Deltagare: Ingvar Claesson	Ludvika FK
Kim Pedersen	Ludvika FK
Magnus Anderson	Ludvika FK
Ragnar Green	Avesta FK
Sivert Bloom	Avesta FK
Tomas Norell	Ovansiljans FK
Rolf Björkman	KSAK
Hans Dunder	Bollnäs FK, KSAK
Thomas Ericsson	Ljusdals FK
Isabelle Nylander	Bollnäs FK
Urban Bengtsson	Bollnäs FK
Kjell Hedlund	KSAK, Söderhamn/Ljusdal
Börje Jonasson	Svegs FK
Rikard Liljeqvist	Svegs FK
Robert Björkman	KSAK, Pilot Briefing
Björn Lindgren	Borlänge FK
Åke Palm	Ljusdals FK
Jim Eriksson	KSAK

Ordförande: Jim Eriksson

Sekreterare: Kjell Hedlund

Ordförande hälsar deltagarna välkomna och med ett speciellt välkomnande till KSAK`s GS, Rolf Björkman.

Jim Eriksson hälsas i sin tur välkommen i sin nya roll som KSAK`s regionombud för Södra Norrland.

Klubbrapporter: Majoriteten av klubbarna lämnade rapporter om likartade situationer om än med skillnader på en del områden.

Flygtidsuttagen har sjunkit kraftigt på de flesta håll. Dock har man på flera håll börjat öka efter en tidigare bottenivå för några år sedan men i de flesta fall är det långt ifrån 90-talets toppnoteringar.

Bränslekostnaden är betungande. Priset för närvarande pendlar kring 21:-/lit.

Ett nästan större problem är dock möjligheterna till att få leveranser inom önskad tidsram och även de stora volymer som krävs vid varje leverans. För de flesta klubbar utgör en bränslefaktura på inemot 200 000:- en enorm ansträngning på likviditeten.

Andra problem som en följd av de höga bränslepriserna är bränslestölder. Flera klubbar har pga detta tvingats till kostnader för övervakningsutrustning.

Underhållskostnaderna och då speciellt CAMO upplevs som ett problem.

En majoritet av klubbarna i regionen saknar egna utbildningsmöjligheter, något som är mycket kritiskt för klubbarnas framtid.

Gemensamt för de flesta är att man saknar tillgång till lärare, både för flygutbildningen och numera mer accentuerat lärare för teoriutbildningen.

Klubbarnas flygpriser varierar mellan 950 - 1450:- med i de flesta fall en fast avgift på ca 3000:-/år dvs utslaget per timme vid ca 12 tim / år 1200 - 1700:-/tim.

Brandflyget som för många klubbar utgör en mycket väsentlig del av verksamheten har i år i stort sett legat på noll.

Även om det finns mer än tillräckligt med problem att driva flygklubbar i dagsläget så kändes det ändå en större tilltro inför framtiden än vad diskussionerna avspeglade för några år sedan

Cert,utbildning skolning: Intresset för de nya certreglerna -läs LAPL - är mycket stort ute bland klubbarna. Detta är ännu inte aktuellt i Sverige förrän tidigast 2014. det är heller inte helt säkert att dessa regler är utformade så att de innebär någon fördel för flygverksamheten.

Enligt Rolf Björkman så kommer EASA att grundligt se över det nya regelverket igen och i Sverige är ingenting klart ännu.

KSAK kommer under augusti tillsammans med andra intressenter inom flyget att sätta sig tillsammans med representanter för Transportstyrelsen och gå igenom de nya regelverken och väga dessa mot småflygets behov.

Ett problem som skymtat fram är att avgiftsnivåerna för flygskolorna när RF försvinner. Avgiftsnivåerna föreslås ligga på nivåer anpassade till större kommersiella flygskolor vilket ju direkt skulle radera ut möjligheterna till att bedriva utbildning hos klubbarna i Sö Norrlands regionen.

Förslag framfördes att KSAK skulle undersöka möjligheten att bedriva skolning lika som vid UL-utbildningen ñ dvs det är KSAK som är flygskolan och de utbildande klubbarna är en lokal del av KSAK`s skola.

Motorflygets Dag: Flera av klubbarna i området har någon form av öppet hus - verksamhet riktat till allmänheten där tanken är att popularisera vår flygverksamhet.

Fler uppmanas att börja med sådan verksamhet ñ småflyget i Sverige behöver all den draghjälp som det kan få och det är på klubbnivå som man får den direkta kontakten med allmänheten och mao är det hos klubbarna som det huvudsakliga arbetet måste ske.

KSAK (och marknadsgruppen) kan bara bidra med inspiration, information och material tex i form av textmallar till meddelanden och artiklar i lokalpressen.

Hur kan vi popularisera flyget: Motorflygets Dag är det bästa och billigaste sättet att få direktkontakt med omvärlden, flygintresserade och att sprida intresse kring vår verksamhet. Motorflygets Dag ger också bra öppningar till artiklar i lokalpressen .

Trivselkvällar där man har fasta kvällar/tidpunkter då klubben är bemannad och där man inbjuder alla grannklubbar i regionen att komma och hälsa på bidrar inte bara till mer flygning och utökat utbyte mellan och inom- klubbarna utan också att intresserade i omvärlden ser att verksamhet pågår och kan komma och besöka fältet.

Enkla skyltar vid fältet, kanske bara en liten sida i ett fönster på klubbstugan där besökare får anvisningar vilka som man kan kontakta i klubben för tex få information om flygning, klubben eller kanske en flygtur är viktigt. Det är tyvärr inte så lätt för en utomstående att få kontakt med flygklubbarna.

Sammantaget så måste vi ñ på ett positivt sätt - synas mer både kring fältet och i tidningar. Vi skall naturligtvis inte heller framföra en mängd negativa åsikter om krångel, hur dyrt och svårt det är att flyga eller dra ljugarbänkshistorier om skräckfärder i luften när vi pratar flyg med intresserade. Vi skall naturligtvis berätta hur fantastiskt roligt, vackert och avkopplande det är att flyga. Vi skall berätta om hur våra liv har berikats genom denna underbara hobby !

Information från KSAK: Man informerade bl.a. om PR/marknadsgruppen i KSAK styrelsen, samarbetsgruppen med bl.a. KSAK, FFK, young pilots, AOPA mfl under rubriken ôVäcka intresse för flygô

Stockholmsgruppen dvs sammanslutningen av KSAK och andra intressenters arbete för att påverka kommunerna i Sthlms området att härbärgera en småflygplats inom rimligt avstånd från centrala Stockholm berördes. Genom att begränsa banas storlek till max 800m så ökar intresset från de olika kommunerna att diskutera möjligheterna till att härbärgera en flygplats.

Hjälpflygtillståndet som vi nu flyger brandflyget på kommer att upphöra 2013. Ingenting är klart om hur detta löses inför framtiden men KSAK söker tillsammans med Transportstyrelsen lösningar på detta.

Informerades om att Svenska Flygfält nu också finns som en iPad ñ application och att även flygkartorna också snart kommer för iPad.

Övriga frågor: Här återfinns mycket som berörts under ovanstående punkter. Här framfördes tankar om tex en flyglärarpool för att ge fler möjlighet till effektiv skolning men också för att de som valt att utbilda sig till flyglärare skall ha möjlighet att bedriva detta.

En teoriläroutbildning föreslogs också som en förstärkning till utbildningsresurserna.

Det är mycket viktigt att man inom klubbarna tar hand om de färska piloterna och de som påbörjat en utbildning eller bar gått med som flygintresserade. Ett bra sätt är någon form av fadderverksamhet där en erfaren klubbmedlem håller fortlöpande kontakt med en eller flera av de nytilkomna. Detta har tex i Ljusdal bedrivits framgångsrikt på informell basis av enskilda klubbmedlemmar.

Samarbete i olika former mellan klubbarna ses som en viktig del för att säkra småflygets fortsatta framtid. Det finns , anser man, alldeles för mycket revirtänkande och slutenhet gentemot andra klubbar och det är definitivt dags att lämna sådant tänkande och istället börja samarbeta på alla fronter om vi skall kunna säkra småflygets framtid.

Mellan Hälsingeklubbarna inbjöds till en omgående träff för att komma fram till samarbetsformer snarast.

På tidigare möten har man efterlyst en undersökning om hur många riksdagsmän som eventuellt innehar eller innehavt flygcert.

Diskuterades miljöaspekter och hur man hanterar omvärlden mot bakgrund av buller, utsläpp mm och hur man kan minska de olika miljöbelastningarna.

OBS att 91/96 är blyfri bensin av ôAspentypô och ger väsentligt mindre miljöbelastning än 100LL !

Nästa möte: Ingen tidpunkt bestämdes men mötesdeltagarna uttalade dels sin tillfredsställelse med att mötet knöts till andra intressanta flygaktiviteter och önskade dels att man även i fortsättningen strävade efter samma upplägg och under en tid på året då man har goda möjligheter att flyga till mötet.

Efter mötet deltog några vid ett mycket givande föredrag om dagens och morgondagens flygbränsle.

Jim Eriksson
Regionombud KSAK
Styrelseledamot KSAK

Kjell Hedlund
Styrelseledamot KSAK

