



Regionmöte KSAK Södra

Regionen 2012-10-06

Ljungbyheds Flygklubb, Ljungbyheds flygplats

1. Ljungbyhed Flygklubb hälsar välkommen och presenterar klubben

Bengt Olofsson från Ljungbyheds Flygklubb hälsade alla välkomna till mötet. Bengt berättade att samarbetet mellan flygklubben och flygplatsbolaget går bättre och bättre, till exempel är det staket som flygplatsbolaget satte upp och som gjorde det svårt att rangera flygplan vid flygklubben numera borttaget. På flygplatsen har man även arrangerat Fly-and-Ride ett flyg- och motor-evenemang som Ljungbyheds Aeronautiska Sällskap ansvarar för.

Bengt meddelade även att Lennart Månsson i Höganäs har avlidit och att Lennarts flygverkstad är avvecklad. Man har samtidigt skapat ett nytt bolag, HM Flygunderhåll, som är en M och F verkstad med verksamhet i Ljungbyhed och Hultsfred. Man sysselsätter sex personer och har underhåll av t.ex. De Havilland Vampire och SK16.

Ljungbyheds Flygklubb hyr även ut hangarplatser för medlemsägda flygplan. För att kunna hyra hangarplats måste man vara medlem i Ljungbyheds Flygklubb.

Sven Andersson, Regionansvarig för KSAK Södra Regionen, introducerade sig och hälsade även han deltagarna välkomna till mötet. Sven flyger normalt i Sjöbo Flygklubb.

2. Presentation av mötesdeltagarna

Nils-Anders Nilsson, Aeroklubben i Malmö
Olle Persson, Aeroklubben i Malmö
Bo-Ingvar Bengtsson, Eslöv Sportflygklubb
Urban Fosseus, Eslöv Sportflygklubb
Mats Strömberg, Kalmar Flygklubb
Jan Larsson, Kristianstad Flygklubb
Rolf Björkman, KSAK
Mats Ferm, Landskrona Flygklubb
Peter Mailand, Landskrona Flygklubb
Bengt Olofsson, Ljungbyhed Flygklubb
Jennie Rångevall, Ljungbyhed Flygklubb
Anders Rångevall, Ljungbyhed Flygklubb
Peter Josefsson, Nordvästra Skånes Flygklubb
Paul Mauritzson, Ronneby Flygklubb
Sven E Andersson, Sjöbo Flygklubb
Roy Nilsson, Sjöbo Flygklubb
Ejvind Jörgensen, Ängelholms Flygklubb
Gisle Brörs, Ängelholms Flygklubb

Aeroklubben i Malmö meddelade att man nu har sålt sitt sista flygplan. Klubben är baserad på Sturups flygplats.

3. Förra mötets diskussioner

Mötet gick igenom föregående mötes protokoll. Förra mötet ägde rum den 28 april 2012 i Hässleholm.

4. Framtida skolning och elevunderlag – kostnader och uppläggning

Roy berättade att elevunderlaget i Sjöbo var för litet, man hade endast en elev. Så det kommer inte att bli någon utbildning i Sjöbo i år. Man nämnde även att man har haft relativt stora problem med rangeringsskador på flygplanen och att den som orsakar en skada på ett flygplan numera får betala reparationen själv.

I Ängelholm hade man också endast en elev. Där skulle denna elev få sin teoriundervisning hos Höganäs Flygklubb och den praktiska flygningen skulle ske hos Ängelholm Flygklubb.

Kalmar rapporterade att man har 5 elever. I Kalmar så kostar en flygktion 1600kr. Den innefattar 60 minuter blocktid i flygplanet samt 1 timme briefing med läraren. Så för en flygktion så får läraren betalt för 2 timmar.

Ljungbyhed rapporterade att man har 2 nya elever detta läsår.

I Höganäs hoppas man på 20 nya elever. I Höganäs Flygklubb är kassören duktig på att sälja in flygutbildningar. Många börjar flyga men det är svårare att få dem att läsa teorin. Många flyger bara. Förra året så tog en elev på sig att ordna en studiegrupp för alla elever där man pluggade tillsammans. Därigenom fick man en stor sammanhållning i den årskullen.

Kristianstads Flygklubb meddelade att man traditionellt har runt 10 elever per år. I år har man dock tre PPL-elever och 2 UL-elever. I Kristianstad så tentar man av teorin kontinuerligt. Teorin ges blockvis under hela året. Detta medger att nya elever kan börja läsa teorin under hela året. I Kristianstad har man en kontinuerlig uppföljning av eleverna och man pratar med dem mycket.

I Eslöv har man startat en ny teorikurs med 12 elever. Teoriutbildningen är schemalagd till att ta 6 månader. I Eslöv så upplever man att 50 % av eleverna faller bort under teoriutbildningen. Av dem som är kvar så faller sedan 50 % bort under den praktiska utbildningen. I Eslöv ser man att det är viktigt att eleverna börjar flyga tidigt för att få inspiration. Det är bra om de flyger 1-2 pass per månad i början. Flyglärarna är även närvarande på vissa teorilektioner för att ge inspiration. Eftersom det inte är så stor skillnad i timpriset när man skolar jämfört med när man flyger själv så finns det ingen större motivation hos eleverna att bli färdiga. I Eslöv har man även upplevt att man har en rätt stor andel unga medlemmar som är väldigt lätttröliga. De letar bara efter den billigaste flygklubben och byter ofta klubb.

Mats Ferm meddelade att man i Landskrona hade man 5 personer anmälda till teorikursen, 3 personer kom på startmötet. Normalt sett så tar 3 till 6 personer flygcertifikat i Landskrona per år. Man uppmuntrar även medlemmar som har flygcertifikat att flyga med flyglärare och öva. Peter Mailand påpekade också vikten av att bjuda in nya medlemmar i och elever så att de kommer in i klubbgemenskapen.

Marknadsföring

I Höganäs anordnade man fyra spaka-själv helger, lördag och söndagar. Man upplevde också att hangarbranden som man drabbats av har lockat personer till flygklubben.

I Eslöv hade man en liten annons Skånska Dagbladet. Man hade även Radio Malmöhus P4 på besök som sedan hade ett femminuters reportage i radion. Eslövs Flygklubb hade också en skylt vid vägen utanför klubben under två veckors tid. Samt att man hade en "annons" på en kommunal elektronisk informationstavla vid E22:an. 50 personer kom på spaka-själv dagarna. Teoristarten var sedan två veckor efter spaka-själv-helgen.

Kristianstads Flygklubb hade också information om spaka-själv-aktiviteter på en kommunal elektronisk informationstavla.

I Sjöbo så gjorde man reklam för spaka-själv-aktivisterna i Radio Active.

I Kalmar har man två spaka-själv-tillfällen per år. Man tar 900kr för en rundtur. Om man sedan börjar skola så får man tillbaka dessa pengar. Från kalmars sida så påtalade man också att "uppföljning är allt". Det gäller att jaga eleverna. Man försöker också "fronta" med unga människor från klubbens sida när man skall locka till sig nya elever. Tanken är att det är svårt att locka till sig nya elever om de får träffa äldre personer.

I Kristianstad så har man börjat ta foton i luften på dem som man flyger med på spaka-själv-flygningarna. Man mailar sedan över fotot till spaka-själv-eleven. Detta är mycket uppskattat.

Rolf Björkman kommenterade att marknadsföring är viktigt och att utan reklam så blir det inget. Han tog även upp exemplet Bollnäs Flygklubb där man hade ansträngt sig och fått spaka-själv till att bli en jättesuccé.

Ett sätt att synas kan vara att bjuda in lokala tidningar i samband med spaka-själv-evenemang. Och om glömde bjuda in reportrarna så kan man ju ordna en till spaka-själv-helg och bjuda in reportrar till detta tillfälle. Rolf påtalade också vikten av att ha en bra och uppdaterad hemsida som är tydlig.

Flygcertifikat

Ljungbyheds Flygklubb påtalade att det för många är en lång beslutsprocess när man bestämmer sig för att ta flygcertifikat. Den kan ta flera år. Det kostar mycket pengar att ta ett flygcertifikat och det tar mycket tid i anspråk.

I Kalmar erbjuder man eleverna via ett samarbete med en bank att finansiera utbildningen med banklån. Det är hittills ingen elev som har valt detta.

En kommentar på mötet var att ett flygcertifikat kostar ungefär som en MC men att det är billigare än en häst.

Många av flygklubbarna som var representerade på mötet upplevde att eleverna stupade på teorin. Rolf Björkman fick frågan vad KSAK gjorde för att motverka detta. Han svarade att det finns tidsoptimister och att det finns dem som underskattar komplexiteten i att ta ett flygcertifikat. Eleven måste trots allt lägga tid på detta. KSAK har inte heller några resurser till att stötta teorin. Alla resurser går åt till att skriva teoriböckerna.

Det kom även ett önskemål om att KSAK/Pilotshop skall publicera information om när det utkommer nya upplagor av teoriböckerna. Detta för att underlätta för teorilärarna att hålla sig a jour med när det kommer nya regler och för att gör det enklare för teorilärarna att ha samma utgåvor av böcker som eleverna. Och om det är möjligt såg man också att det vore bra om KSAK kunde synliggöra vad i teoriböckerna som skiljer sig åt mellan två upplagor.

I Eslöv så ger man stödundervisning i teoriämnena till eleverna på individuell basis.

Uppfattningen från vissa flygklubbar var att frågorna i PEXO-systemet ibland är väldigt svåra.

Umeå Flygklubb har någon form av teorifrågor på PPL-nivå. Erfarenheterna från detta system är inte så bra. Frågorna är ofta på engelska och på ATPL-nivå.

Det framkom även att det finns ett intresse mellan flygklubbarna i den södra regionen att utbyta teorifrågor mellan varandra.

Rolf Björkman skulle även undersöka om det är möjligt för klubbutbildare att kunna vara med i Flygutbildarföreningen.

5. Flygsäkerhet, luftrumsintrång och allmän pilotkvalitet – lägesrapport och erfarenheter

Skicka in ASR, Aviation Safety Report, i samband med luftrumsintrång. ASR kan numera även lämnas in via internet, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/E-tjanster/Luftfart1/Rapportera-luftfartshandelse/>

Rolf Björkman påtalade att flygelever ibland är rädda för att prata med ATS eftersom de upplever att de pratar med myndighetspersoner. Vi måste få ut budskapet att ATS är till för att hjälpa oss som är i luften.

I Ängelholm har man inte något problem med att elever inte vågar prata med ATS, troligtvis eftersom dessa elever alltid har kontakt med ATS. Deras elever tycker i stället att det är obehagligt att flyga i okontrollerad luft och till okontrollerade flygplatser.

Aeroklubben i Malmö påtalade att det har kommit en ny service bulletin för Cessna 100- och 200-serien angående korrosionskontroll av flygplan som är tillverkade år 1986 och tidigare. Denna service bulletin skulle kunna medföra en inspektionskostnad på ungefär 100000 euro om vingarna måste plockas av. Mekanikerna Be-Åke Jönsson i Eslöv har nämnt att det skulle kunna vara svårt att göra denna kontroll utan att ta bort vingarna. Mekanikern Bengt Olofsson i Ljungbyhed ansåg att det inte skulle vara något problem att utföra denna kontroll utan att ta bort vingarna om man inspekterade med fiberoptik.

Rolf Björkman nämnde att det har varit många UL-haverier i år. Det finns ingen specifik orsak till dessa UL-haverier. En del haverier har uppkommit på grund av motorstörningar i Rotax-motorer.

Rolf påpekade att många piloter inte kan nöd-checklistan utantill. Det visar sig att piloterna inte kommer ihåg den om de får motorstörningar. Öva nöd-checklistan och se till att göra rörelserna så att även muskelminnet får träna.

Några haverier har även inträffat för att piloterna har ignorerat klassiska saker så som att starta trots att det är frost på vingarna.

Rolf nämnde också att en del piloter verkar tycka att det är okej att göra högersvingar i trafikvarvet bara man meddelar detta per radio. Observera att högersvingar endast är tillåtna i trafikvarvet på okontrollerade flygplatser om detta är publicerat i AIP. Annars är högersvingar förbjudna.

Rolf påtalade också att det rekommenderade sättet att angöra trafikvarvet är med en så kallad "overhead join", se bild nedan.



6. Ny hemsida KSAK samt KSAB Pilot Shop

KSAB/Pilotshops nya hemsida samt KSAKs nya hemsida visades. Ambitionen är att KSAKs sida skall vara en central punkt för allt flyg. Meddela Rolf Björkman eller Sven Andersson om några uppgifter angående din klubb inte stämmer på KSAKs hemsida eller om ni vill ha in material eller artiklar på hemsidan.

KSAK har låtit ett företag ta fram den nya hemsidan gratis mot att man får ta del av kommande reklamintäkter under tre år. Rolf påtalade också att det tar längre tid än du tror att ta fram en hemsida, att det är viktigt att sidan är enkel samt att det är viktigt att ha mycket bilder på hemsidan.

Sjöbo Flygklubb har också en ny hemsida. Denna sida är framtagen i Word Press av en klubbmedlem sin har erfarenhet av att göra hemsidor.

Rolf gjorde också reklam för KSAKs stuga i Siljansnäs. Stugan rymmer 8-10 personer. Om man är 8 personer så bor man bekvämt i stugan. Om man flyger in så går det oftast bra att låna "Toffes" bil på plats.

7. Motorflygets dag – erfarenheter och tips

I Landskrona så sammanföll motorflygets dag med Vallåkraträffen så man anordnade ett eget evenemang på ett annat datum. Landskrona har en aktiv Facebook-sida som man annonserade via.

Ängelholms Flygklubb annonserade via kommunens elektroniska informationstavlor, genom tidningsartiklar och på hemsidan. Förra året hade alla elever sett annonseringen via de kommunala elektroniska informationstavlor och kom till klubben tack vare dem. Nästa år kommer Ängelholms kommun att ta betalt för att annonsera på dessa informationstavlor. I Helsingborg tar man redan betalt för att annonsera på denna typ av informationstavlor.

I Ljungbyhed så annonserade man via Google och man visade upp klubben på Fly-and-Ride-evenemangen på flygplatsen.

I Sjöbo så hade man ett bra utfall av annonseringen som man gjorde med hjälp av radioreklam. Man tyckte också att flyers och affischer inte ger mycket respons.

I Eslöv så har man slutat med tidningsannonser.

KSAB hade inga tidningsannonser för Motorflygets Dag. Tidigare år har dessa annonser endast gynnat flygklubbarna i Stockholmsområdet.

I Kalmar så provade man att ha en extra spaka-själv-helg. Inför denna så annonserade man endast via Facebook. Ingen kom på detta spaka-själv-tillfälle.

Rolf Björkman påtalade att "spaka-själv" är ett dåligt namn. Det är bättre att använda ord så som "prova flyg" och "flygutbildning".

Sven Andersson nämnde facebook-gruppen Skåneflygare. Gruppen är till för att väcka intresse om flyg.

8. SM, Rikslandning och Riksnavigering

Sjöbo flygklubb anordnade SM i navigering och landningstävling. Under tävlingen så var det perfekt flygväder. KSAK och tävlingsledningen med Håkan Karlsson fungerade väldigt bra.

Det finns färdiga riksnavigeringsbanor. Där skall man vara vid brytpunkterna inom 2 sekunder före eller efter utsatt tid. Det är inga fotomål vid riksnavigeringen. Det finns GPS-puckar/loggar som man kan låna. Men det går även bra att använda sin telefon med GPS. Regler för riksnavigeringen och rikslandningen finns på KSAKs hemsida.

Om någon klubb är intresserad att ordna SM 2014 så går det bra att meddela Rolf Björkman innan midsommar. Platsen för SM år 2013 är redan bestämd.

9. Vad händer inom UL – läget och på G

UL-flyg ökar något till skillnad från övrigt flyg.

Höganäs har köpt in ett LSA-klassat flygplan, en Sportstar. Denna skall användas när man skolar PPL.

Transportstyrelsen avser införa certifikatet LAPL först år 2015. Rolf Björkman sade åt flygklubbarna att prata med Transportstyrelsen och påtala att vi vill ha LAPL-certifikatet.

LAPL, Light Aircraft Pilot License, är ett nytt certifikat som är mer anpassat till privatflygning. I stort sett kan man flyga alla fyrsitsiga flygplan med ett LAPL-certifikat. Jämfört med PPL är minsta antalet flygtimmar 15 timmar mindre. Det är samma teori för LAPL som det är för PPL. LAPL är också ett bra certifikat för alla dem som har tidigare flygerfarenhet. Om det blir som vi hoppas på så får man tillgodoräkna sig viss andel UL-tid när man skall ta ett LAPL-certifikat. Detta tycker dock inte Transportstyrelsen trots att EASA-reglerna tillåter detta.

Rolf påminde också flygskolor om att förnya sitt RF-tillstånd och se till att det gäller så lång tid som möjligt. Detta för att behöva ansöka om ett ATO så sent som möjligt.

FTO har idag jättehöga avgifter. RF (flygutbildning på flygklubbar) har jämfört med FTO låga avgifter. Kostnaderna för ATO är inte kända ännu.

Det finns ett förslag om kostnader för ATO. Detta förslag skulle medföra att en klubb som erbjuder PPL-skolning och mörker-utbildning skulle få betala 80000 kronor.

Rolf nämnde att det har blivit en bättre dialog med Transportstyrelsen men att det fortfarande sitter kvar en del paragrafryttare inom till exempel avdelningen för flygplansunderhåll.

Håller UL-flygplanen för skolning?

Erfarenheterna är att Eurostar håller okej för skolning. LSA-flygplanet Sportstar har i dagsläget samma maximala sidvindkomponent som Eurostar:en, d.v.s. 10kt.

10. Mekanikerfrågan – status och action

11. Större frågor på gång

12. Klubbinformation, aktuella problem, tips

13. Övriga frågor

14. Nästa möte

Protokollförelse

Anders Rångevall, sekreterare Motorsektionen, Ljungbyheds Flygklubb