

Anteckningar från KSAK/M regionmöte

Plats: Aeroklubben, Göteborg City Airport lördagen 2 mars 2013-03-02

Närvarande:

Aeroklubben	Peter Andersson, Lars Öberg
Örestens flygklubb	Börje Herfeldt, Jan Svensson
Skövde Flygklubb	Tomas Kraft, Ingvar Thurén
Lidköpings Flygklubb	Nils-Martin Karlsson
Backamo FK	Martin Hellberg
Chalmers FK	Eddie Thore, Carl-Fredrik Mortimer
Borås UL	Lisa Molin
Strömstad FK	Christer Borg, Jan Svensson
Borås FK	Harald Schörning
Brattforshedens FK	Kim Bergman
Arvika FK/KSAK	Ingvar Langton
Adjungerad	Jan-Olov Wikström

Klubbarnas redovisning

Representanter för de närvarande klubbarna berättade om sina respektive verksamheter och aktuella ämnen, här nämnda i urval:

Backamo flygklubb: Man har ca 50 medlemmar. För närvarande 13 elever varav 8 aktiva. Under 2012 togs 5 nya certifikat i klubben. En nyinköpt C42 havererade i Danmark under ferry från tillverkaren i Tyskland, och klubben har nu en del problem med försäkringsfrågan.

Örestens flygklubb: Klubben har ca 40 aktiva medlemmar plus ett hundratal stödjande. Flygskolan har 2 elever i slutfasen samt 2 nya elever. Ett haveri med dödlig utgång inträffade under 2012. Klubben har en livlig verksamhet sommartid med sina pyttipanna-torsdagar under juni-augusti, samt café på helgerna.

Lidköpings flygklubb: Klubben har 79 medlemmar varav 22 gästmedlemmar. För närvarande inga elever i flygskolan. Man har obligatorisk flygsäkerhetsgenomgång för att få flyga klubben flygplan. Varje år den 6 juni håller man öppet hus/flygdag då alla är välkomna.

Brattforshedens flygklubb: Noterade att man inte har någon bränsleförsäljning för närvarande. Ett plan landade i vinter på icke snöröjt fält, trots PPR.

Skövde flygklubb: Man planerar en flygdag 18 augusti. Man kör kontinuerligt H50P. TMGn är såld och klubben planerar att köpa Ultralätt. Representanten informerade om att fältet ibland är stängt, t ex vid aktiviteter med bilskolor o dylikt på banan samt militära aktiviteter. Grässtråket är dock alltid öppet. Man har också en avsevärd inkomst från uthyrning av klubbens stugor.

Strömstad flygklubb: Man har ca 40 medlemmar varav hälften har certifikat och flyger. Viss cirkulation av medlemmar förekommer p g a ungdomar som går vidare till yrkesutbildningar samt sommargäster som är medlemmar tillfälligt. Man har ett gott samarbete med kommunen som äger fältet, och det finns inga hot mot flygfältets överlevnad för närvarande. Kommunen klipper och snöröjer, samt betalar alla avgifter samt en ersättning till klubben för att se till fältet. Man kommer att ta bort banbelysningen. Satsar på UL pga lägre kostnad. Fallskärmshoppning förekommer. Efter några år utan segelflygverksamhet är det på väg tillbaka.

Borås Ultralätt Flygklubb: Klubben har ca 80 medlemmar varav 50 flygande. Under 2012 har hade man relativt lite skolning, men har nu 7 nya elever, efter bättre marknadsföring. Man gjort ganska mycket gemensamma klubbflygningar.

Borås Flygklubb: Klubben har ca 110 medlemmar varav ett 60-tal flyger klubbens plan. Under 2012 ökade antalet medlemmar med ett tjugotal, och det är ca 9 elever i flygskolan.

Chalmers Flygklubb: Klubben har 3 flygplan och bedriver bl a AVA-utbildning. Klubben 50 år i år.

Aeroklubben: Man har ca 150 flygande medlemmar samt ca 70 stödjande medlemmar. Klubben har 6 flygplan, Piper PA28 och Cessna 172. Flygskolan har kursstart både höst och vår, och är fullteknad. 12 av 14 elever blev utskolade 2012. Klubbens flygtid uppvisar f n en vikande trend som man behöver vända. Säkerhetsarbete i klubben bedrivs fortlöpande. Man har positiv erfarenhet av den nya dieselmotorn, den är tyst samt har lägre driftskostnad och större räckvidd. För både Chalmers Flygklubb och Aeroklubben som finns på Göteborg City Airport så har införandet av startavgift medfört en fördyring av kostnaden för att flyga. Man har dock fått till stånd ett rabatterat pris med flygplatsbolaget. De tidigare restriktionerna om studs&gå har också hävts på flygplatsen. Vidare informerades att det är obligatoriskt att bära gul väst när man befinner sig airside, samt att tankanläggningen kommer att flyttas längre söderut.

Arvika Flygklubb: Man har skolat 50-60 timmar under 2012 och 2 elever har tagit sina PPL. Klubben har tidigare haft 2 st PA28, men efter en incident i Dala-Järna sålt den ena för att finansiera reparation och fortsatt användande av det återstående planet. Under hösten inträffade också som bekant ett ödesdigert haveri med ett nyinköpt UL-plan.

Flygsäkerhet och haverier

Borås har haft ett haveri med ett UL, som visade sig bero på ett fel som fanns i checklistan till deras C42. Alla uppmanades att kontrollera sina checklistor mot handboken, för att undvika upprepning. Detta bör också kontrolleras av KSAK vid deras inspektioner.

Flygplan, flygmateriel

Ingvar Langton berättade om dåliga erfarenheter av verkstadsarbete/översyn som utförts av Airservice i Vamdrup. Danmark. Flera goda erfarenheter dock från Strömstad Flygklubbs samarbete med Norrønafly i Rakkestad, Norge.

Brandflyget

Kravet på att brandflyget skall ha plan i kontrollerad miljö innebär en del problem i mellersta och norra Sverige, då det finns väldigt få plan att tillgå, samtidigt som det är här behoven är som störst, med stora skogsområden (det finns bara 1 plan i Värmland och 5 plan totalt i resten av norra Sverige). Det finns därför en risk att FFK/KSAK inte kan fortsätta att organisera brandflyg. En anledning är att Transportstyrelsen klassificerar brandflyget som kommersiell flygning trots att det ofta flygs på PPL-licenser, vilket är en motsägelse i sig.

En skrivelse har sänts till Rolf Björkman med uppmaning att driva frågan gentemot Transportstyrelsen för att försöka få till stånd en ändring.

Tävlingsverksamhet

Under 2012 har det inte bedrivits någon tävlingsverksamhet bland de representerade klubbarna. De enda planerna som rapporterades var från Borås Ultralätt Flygklubb som planerar att arrangera ett rally 2014.

KSAK har en del tävlingsverksamhet i sitt program, men intresset verkar lågt hos flygklubbarna. En anledning kan vara en osäkerhet bland klubbmedlemmarna om man klarar kraven och uppgifterna. En slutsats är att man behöver ha någon i klubben som är engagerad och driver frågan för att det skall bli av.

Regelförändring 8 april

Kort genomgång gjordes av de förändringar i regelverket som träder i kraft den 8 april 2013. Det som togs upp var främst förändringar om förlängning av Medical, införandet av LAPL som kommer senast 2015.

Från klubbar anmälda frågor

Aeroklubben hade anmält frågor till mötet:

- Frågan om det finns riktlinjer för prissättning av verkstadsarbeten och CAMO ställdes. Svaret blev att det i princip är en fri marknad och att man alltid har möjlighet att byta flygplansverkstad, även om det kräver lite arbete. Att byta CAMO är heller inte några problem.
- Frågan om hur kostnaderna och regelverket för kontroll av flygplan (CAMO, JAR-145, Part M) har fått effekt på flygsäkerheten ställdes. De allra flesta olyckor sker ju på grund av den mänskliga faktorn, inte maskinella fel. Finns det effektivare sätt att öka säkerheten?

Diskussion, övriga frågor

- En fråga om piloter med äldre PPL nu behöver avlägga prov i avsnittet Human Factors enligt de nyare kraven ställdes. Mötets inställning var att det troligen inte skulle krävas, utan att ett utfärdat PPL fortsätter gälla. Det kan noteras att i Norge krävs att man måste komplettera med Human Factors.
- Det kom upp ett önskemål om att KSAK bör inrätta en juridisk hjälp för medlemmarna, som kan rådfrågas vid behov.
- Det är viktigt för klubbarna att marknadsföra sig, både externt och internt. Man behöver locka flygande besökare att komma till flygplatsen.
- En erfarenhet från bl a Aeroklubben är att man inte bör hyra ut flygplan utan bränsle, med risk för bränslebrist då en del har svårt att räkna ut bränslebehovet.
- Katastrofplan bör finnas, både för flygklubbarna och för flygplatserna. Checklista finns hos KSAK, kunskap finns även hos kommunerna.

Tid för nästa möte

Nästa möte beslutades äga rum lördagen den 14 september 2013. Värd för mötet blir Strömstads Flygklubb.

Vid tangentbordet Harald Schörnig

sekreterare Borås Flygklubb sekreteraren@borasflygklubb.net

Anmälda frågor från klubbarna

Aeroklubben Göteborg

FRÅGOR SOM JAG GÄRNA SER TAS UPP(Peter Andersson)

-Vi är alla tvingade att ha en kontrakterad CAMO för våra flygplan. Denna tjänst har som regel ett årligt pris, men därutöver kostar varje enskild uppgift som behöver utföras. Prissättningen är givetvis fri, men vad kan man som flygplansägare förvänta sig ingå i den fasta avgiften? Har KSAK några riktpriiser på vad uppgifterna bör kosta?

-När en flygplanstillverkare skickar ut en bulletin om att något specifikt måste kontrolleras så är det i allmänhet skrivna i ganska allmänna termer. Bulletinen hamnar hos CAMO, som ger verkstaden i uppgift att genomföra denna kontroll. Sedan är det upp till verkstaden att bestämma hur kontrollen genomförs. Vilken rätt har man som flygplansägare att påverka CAMO och verkstad så att arbetena inte utförs på ett onödigt komplicerat och dyrt sätt?

-Hela systemet med JAR-145, Part M/Subpart F och CAMO syftar till att göra flygningen så säker som möjligt. Har KSAK krävt att Transportstyrelsen redovisar på vilket sätt allmänflyget blivit säkrare på grund av dessa regler? Det är ytterst sällan som fel på flygplanet är den primära orsaken till olyckor, och underhåll var inte ett av fokusområdena för H50P.

Klubbarnas inskickade redovisningar

Redovisning från Brattforshedens FK

Inget nytt hände under året. Fortfarande svårt för en liten klubb med ekonomin. Dyr service på maskinen.

Även fälthållning blir kostsammare för varje år.

Att fylla bränslecisternen blir närmare 75 – 80 000:-. Ingen påfyllning 2012 då det inte blev lönsamt för oljebolaget att leverera i Värmland

Ingen brandflygning på de 5 veckor vi fick tilldelat.

1200:- timmen för flygningen PA28/160.

2000 medlemsavgift KSAK avgiften inkluderad.

Ett tillbud/incident under året på fältet. Vår maskin var inte inblandad.

Fick med sig en vägs skylt vid FFK lågflygning.

Möjlighet för övernattnings finns, välkommen på besök.

På förekommen anledning: Ring och kolla om det är landningsbart innan ni landar.

Kim Bergman Flygplatsansvarig ESSM

Redovisning från Karlsborgs FK

Info om vårt 2012.

Innehar en PA-28 "160" SE-FCN och har den hangarerad i Skövde på grund av militärens ointresse att låta oss leva i Karlsborg. Vi har avtal med CAMO Erikssons Automekanik samt avtal mellan CAMO och Södergårds för löpande underhåll, en mycket bra kombination faktiskt.

Vi är inskrivna i Lidköpings MFK:s skoltillstånd och har skolat en elev 30 timmar 2012.

Vi är nu 9 huvudmedlemmar varav 7 har cert, 1 elev samt undertecknad utan cert. 5

gästmedlemmar ur Skövde MFK roar sig med vår FCN.

Flygtidsuttaget Tot 74,6 timmar.

Varav	Skolning	30 timmar
	FFK	29,5 timmar
	Brandflyg	4,5 timmar
	Privat	10,5 timmar

Vår motor passerar 12 år sommaren 2013 men kommer att förlängas med de nya direktiven.

Alltid något. Vi lever altså vidare och hoppas denna info gläder något.

Bästa hälsningar Anders Kristiansson

Rapport från Chalmers FK.

125 medlemmar med tillströmning av nya medlemmar under 2013.

3 flygplan.

SE-KLV PA 28 268 timmar

SE-IKN Robin 2160 83 timmar

SE-KZI Alpha 160Ai 161 timmar.

2 PPL elever under 2012. 2 st startat PPL-utbildning under 2013.

4 st AVA elever färdigskolade under 2012. 5 st på anmälningslistan mot 2013.

3 st incidenter under 2012.

Frusen vevhusventilation under utflygning från ESGP. Klarade återvända.

Trasigt tändningslås gjorde att motorn startade vid vridning av propeller. Nära personskada.

Stenskott på propeller vid taxning på Rådafältet. Propellerbyte och stillestånd.

CAMO fungerar bra med Södergårds Flygservice i Skövde.

Parkeringsproblem för medlemmarnas bilar vid klubben.

Startavgiften ny pålaga under 2012.

Restriktionen om start och landning på ESGP upphävt den 1 mars 2013.

Backamo flygklubb

Vår verksamhet under 2012.

Medlemmar ca 50

Certifikatsinnehavare ca 35 varav ca 15 flyger klubbflygplanet regelbundet

Elever 13 varav 8 anses aktiva nu

Backamo Fk har under 2012 flugit ca 310 timmar med Ikarus C42b SE-VIB.

Flygtiden har varit fördelat på:

Privatflygning: ca 138 timmar Skolflygning: ca 171 timmar

Inga tillbud eller incidenter har inträffat under året i samband med klubbens verksamhet. Dock har en icke klubbmedlem varit inblandad i ett landningshaveri med ett av klubben köpt flygplan utomlands under flygning till Sverige.

Vi har i maj 2012 sålt Aviasud Mistral SE-YMV till Orust flygklubb.

Fram till försäljningen flögs den ca 2 timmar

Klubben köpte en ytterligare en Ikarus C42b i juli 2012. Flygplanet köptes i södra Tyskland.

Flygplanet avsågs att flygas till Sverige efter uppgjort köp.

På grund av landning på en åker i Danmark skadades flygplanet och fick repareras i Tyskland.

Arbete pågår för närvarande med registrering, flygtillstånd mm.

Två medlemmar har köpt ett eget ultralätt flygplan av typ Dynamic som baserats på Backamo.

En medlem som tidigare haft ett annat flygplan baserat på ett privat fält i Dalsland

har köpt en amfibie av typ Seamax som nu står på Backamo.

Ytterligare fyra UL-flygplan som ägs av klubbmedlemmar står i klubbens hangar.

Under 2012 fick fem medlemmar certifikat.

Tre av dessa hade läst teori under vinterhalvåret 2011-2012.

De andra två läste tidigare.

Under hösten startades en teoriomgång med fem deltagare.

Vi fick 2012 fem nya medlemmar som sedan tidigare har flygcertifikat.

Antingen för UL och/eller PPL.

De har eller kommer att genomföra typinflygning på klubbens flygplan.

Några olika klubbaktiviteter har genomförts. Det har handlat om temakvällar, möten, arbetsdagar och sammankomster av mer social karaktär.

Våra lärare ha varit på lärarseminarium på Ålleberg.

Två medlemmar var på en teknisk kurs som anordnades av EAA.

Under hösten firade klubben sitt 20-års jubileum med en fest för medlemmarna.

Martin Hellberg, ordf. Backamo Fk

Rapport från Öresten FK

Klubben

Ca 40 medlemmar som är piloter. Utöver detta ca 100 stödjande medlemmar.

H50P

Vi fortsätter H50P-arbetet trots att det inte gäller längre, vi tycker det är viktigt. Så vi har minst två flygsäkerhetsträffar per säsong.

Skolning

2 st elever är i slutfasen av sin flygutbildning. Uppflygning förväntas ske under året.

Vi har dessutom 2 nya elever denna säsong.

Flygtidsuttag

Klubbflygplan SE-GTL 270 tim under 2012 varav FFK 38 tim.

Flygpris debiteras delat i två delar. Alla PPL-medlemmar delar på fasta kostnaden

(ca1200:-/år) därefter flyger man till den rörliga kostnaden som är 950:-/itm.

Flygplanspark 9st samt en helikopter.

Klubbflygplan-N	SE-GTL	Cessna172N	
Privat-N	SE-CIS		""
Privat-X	SE-FGN		Fuji FA200
Privat-N	D-EDSS		Robin DR315
Privat-X	SE-XDS		SCAMP
Privat-N	SE-KUV		PA28 Archer II
Privat-H	SE-HYT		Helikopter Hiller 12B
Privat-UL	SE-YYZ		Zodiac 601
Privat-UL	SE-VHJ		Ikarus C42

Haverier, störningar eller tillbud

V hade ett haveri med dödlig utgång då en av klubbens medlemmar störtade utanför Mora med sitt ultralätta flygplan på sommaren 2012. Vi har inte fått någon återkoppling på exakt vad olyckan berodde på.

Aktiviteter

Öppet hus kommer att genomföras 25-26 maj.

På torsdagar i juni, juli och augusti är det som vanligt Fly in med pytt i panna på menyn.

Vi får fler och fler besökare dessa kvällar när flygvädret är på vår sida.

Fältet är bemannat under helgerna kl 10-16 på sommaren.

Jubileums Fly in genomfördes den 25/8 2012 med efterföljande fest då klubben firade att fältet fyller 30 år.

Framtid/På gång

Vi fortsätter att leva väl med våra grannar och håller dem informerade om vår verksamhet, bl a genom information på vägföreningens möten.

Förhandlingar pågår med Sveaskog för att få köpa loss marken för flygfältet för att slippa arrende-föhållandet.

Arbetet med inrättande av flygplats är klart.

Sture Johansson, Ordf

Rapport från från LMFK.

ANTALET MEDLEMMAR VAR VID ÅRETS UTGÅNG 79 st.

28 FULLBETALANDE

22 GÄSTMEDLEMMAR

3 HEDERSMEDLEMMAR

4 MEDLEM (Ej betalande)

20 SUPPORTMEDLEMMAR

Total flygtid i klubben 261 Timmar fördelade på:
SE-GVT PA 28 W 223 Tim
SE-KDM Grobe 115 38 Tim
Service sköts av Södergård i Skövde på båda maskinerna.
SE-GVT är i skyddad miljö med Håkan Johansson, Linköping som CAMO.

Säkerhetsmöten/Allmänmöten har genomförts vid 4 tillfällen under året som gått.
Den 6: Juni arrangerades det Öppethus/flygdag tillsammans med övriga flygklubbar på Hovby.
Brandflyg har genomförts genom KSAK Hjälpflygtillstånd (Frivilliga Flygkåren överlät uppdraget till Chalmers flygklubb som var sammanhållande) tillsammans med Skövde & Karlsborgs flygklubbar. För LMFK blev det 6 Tim.
Ansvaret som motorflygchef har Johan Fredriksson haft t o m 30/6 och f o m 1/7 har Oscar Skoog tagit över det ansvaret.
F o m den 27/2 2013 har LMFK ny ordförande, Niklas Nilsson.
Hälsningar **Nilsmartin Karlsson**

Aeroklubben i Göteborg

Aeroklubben i Göteborg hade vid fjolårets utgång 149 flygande medlemmar. Därutöver 70 stödmedlemmar, varav flera är aktiva piloter med eget flygplan. Aeroklubben bidrar därmed med 172 medlemmar till KSAK. Vi har minskat något i antal, och vi tror att studsförbud och landningsavgift har varit avgörande faktorer för de före detta piloter som flög mycket lite. Hälften av medlemmarna flyger endast fem timmar per år, vilket är negativt för både flygsäkerhet och klubbkassa.

Vi har fortfarande sex flygplan: tre Piper PA-28 och tre Cessna 172. Totalt flögs dessa cirka 1.900 timmar under 2012. Styrelsen tror att vi ser en trend till minskat flygande, men att den trenden förstärktes av vädersituationen.

Flygskolans teorikurs var fulltecknad både vår- och hösttermin, och speciellt höstterminen ser lovande ut ur ett rekryteringsperspektiv. Vårterminen 2013 har vi för första gången sett ett minskat intresse. Genom att lägga upp studierna i block, där eleverna alltså gör skol- och myndighetsprov i omgångar, har vi förbättrat provresultaten och minskat fränfallet av elever. Flygskolans tillstånd har nyligen förlängts, och vi har också fått löfte om förlängning av dispensen för att använda flygplan som har CAMO men ej kontrollerad miljö. Vår flygskola har också en ny skolchef sedan nyår: Karl-Johan Kritz, före detta CGI på Svensk pilotutbildning.

Vårt "experiment" med dieselmotor i vår Cessna 172 SE-LGI har fallit väl ut. Ännu ett drygt år efter den införskaffades är långt ifrån alla medlemmar influgna på den, men samma sak såg man då vår Archer III införskaffades för ett antal år sedan; den är nu ett av de mest populära flygplanen. Vi har inte råkat ut för några större tekniska bekymmer relaterade till motorbytet. Kamaxeln på vår nyaste Cessna 172, SE-LVB, orsakade metallspån i motoroljan under slutet av 2012. Detta har lett till ett långt stillestånd och kommer att kosta klubben mycket pengar.

Två av våra flygplan servas i kontrollerad miljö: SE-LGI hos AirService (Part M Subpart F) och SE-LVB hos EMS (Part 145). De kan användas i vårt bolag Västkustflyg (LGI ej för rundflyg) och i Frivilliga Flygkåren.

Utmaningen för styrelsen under 2013 blir att vända den vikande trenden på flygtimmar. Vi behöver också satsa mer på rekrytering. För den flygklubb i närområdet som är intresserade av samarbete har vi möjlighet att sälja kompletta teoriutbildningar. Rutiner för detta är överenskomna med Transportstyrelsen och vi utbildar för närvarande två elever åt Chalmers Flygklubb.

/Peter Andersson, ordförande

Skövde Motorflygklubb Verksamhetsberättelse för 2012

Klubbens flygplan har under året varit en Cessna SE-IIN, TMG Dimona SE-UDG och UL Dynamic SE-VPI. Totalt sett har flygtidsuttaget minskat 134 h för 2012 från året innan. SE-IIN, flygplanet har varit i drift hela året utan några stillestånd, dock har det flugits mindre än året innan ca 50 h. Brandflyget regnade inne och FFK flygningar är 11 h mindre än året innan. Vi lånade ut flygplanet till Älvsborgs FFK grupp under hösten.

SE-UDG (Dimona), flygtids uttaget har minskat med ca. 60 h från året innan och ligger nu på 58 h/år. Beslut har tagit för att sälja flygplanet men försäljningen går trögt, men vi har i beräkning att det kan ta några år att sälja flygplanet.

SE-VPI (Dynamic), har fungerat bra dock har flygtids uttaget minskat med 11 h under 2012.

Flygplanet hyrdes ut till formationsflygningskurs på Ålleberg.

Antal flygtimmar

Verksamhet	2012			2011		
	SE-IIN	SE-UDG	SE-VPI	SE-IIN	SE-UDG	SE-VPI
Klubbflyg:	144 h	47 h	129 h	174 h	88 h	110 h
Skolflygning:	46 h	10 h	40 h	45 h	36 h	72 h
FFK:	71 h	0 h	0 h	82 h	0 h	0 h
Brandflyg:	1 h	0 h	0 h	11 h	0 h	0 h
Övrigt:	1 h	1 h	3 h	3 h	3 h	1 h
Totalt	263 h	58 h	172 h	315 h	127 h	183 h

Ekonomi:

Resultatet för 2012 är 60 472 kr.

Vår ekonomi är god och där klubben hangar och klubbstuga ger ett tillskott i klubbkassan. Under året har klubben löst in några andelar i SE-VPI.

Medlemmar 2012:

Huvudmedlemmar: 56 st

Gästmedlemmar segel: 12 st

Gästmedlemmar Skaraborg: 23 st

Huvudmedlemmar utan KSAK 9 st.

Karlsborg FK har haft sin PA-28 hela året i klubben då det har varit omöjligt att flyga från Karlsborg på grund av militära begränsningar.

Skolningen på UL och TMG har minskat då målsättningen är att skola färdigt de elever som började 2011. PPL skolning med 4 elever startade upp i november och i början av året utbildades det 3 nya piloter till mörkerflygnings behörighet.

Vinteruppställning i hangaren ligger på samma nivå som tidigare, alla platser upptagna.

Raggartreff, "All Star Cruiser", även detta år.

Självgående gräsklippare, nya utemöbler samt större 91/96 flygbränsletank är saker som ändrades utanför klubbstugan och i klubbstugan, ny platt-TV, nya soffor och ny kaffeautomat samt ommöblering av kaffehörnan är saker som har skett under året.

Tomas Kraft Ordförande

Karlskoga MFK

Lite info.

Flygtidsuttag på SE-LGL 2012. Tot. 157h. varav priv. 77h. FFK. regi 80h.

För övr. inga incidenter att rapportera.

Hoppas på mera fl.tidsuttag detta året.

Mvh. L. Finnström MC. Karlskoga MFK.