

MÖTESPROTOKOLL

KSAK MOTORFLYGFÖRBUND - SÖDRA REGIONEN

REGIONMÖTE 26 OKTOBER 2013

PLATS- LYCKEBO (SÖDERSLÄTTS FK)

Deltagare:

Sven E Andersson, Sjöbo FK -mötets ordförande (SA)
Steen Bjerggaard, Ängelholms FK (SB)
Rolf Björkman, KSAK's generalsekreterare (RB)
Mikael Jeppsson, Södersläatts FK -arrangör av mötesplats o förtäring (MJ)
Bengt Olle Nilsson, Sjöbo FK (BN)
Roy Nilsson, Sjöbo FK (RN)
Lennart Persson, Halmstad FK (LP)
Jörgen Prahl, Eslövs FK (JP)
Hans Pålsson, Hässleholms FK (HP)
Peter Steneborg, Skånska Gyrokooperklubben (PS)
Anders Sällström, Södersläatts FK -mötets protokollförare (AS)
Mikael Sörensson, Sturups FK (MS)
Roman Tadic, Skånska Gyrokooperklubben (RT)
Anders Thulin, Kalmar FK (AT)

1. SA öppnar mötet, hälsar välkommen.

AS presenterar Södersläatts FK; ca 85 medlemmar varav ca 60 flygande, årlig flygning ca 600-700 tim, bra uttag trots flygplansbrist bl.a. pga haveri, f.n. relativt stort elevunderlag (ULB), flaskhals i praktiska undervisningen bl.a. pga mkt långsam hantering av registreringsärende TS (även fördröjning hos KSAK) etc. Ca 25% av piloterna flyger ca 75% av flygtiden.

2. De enskilda deltagarna presenterade sig.

Bra blandning på uppdragen i klubbarna såsom kassör, ordförande, mfc etc.

3. Mötesprotokoll från förra mötet i Eslöv.

Här hade ett delikat ärende diskuterats:

En elev anmäler sig till flygutbildning men avskiljs senare pga att flygklubben bedömer eleven som olämplig. Eleven riktar skadestånd mot flygklubben. Anekdoten riktar ett varningens finger till klubbarna om det lämpliga i att införa en klausul i antagningsförfarandet av nya elever.

Påminnelse om det viktiga H50P-materialet på KSAK's hemsida (RB).

4. Lägesrapport från flygskolorna.

Intressant diskussion som huvudsakligen kom att handla om teoriundervisningen.

Årets tillskott av elever är mycket varierande bland klubbarna. Detta bemöts på olika sätt. Några klubbar startar normalt inte teoriundervisning om < 5 elever, andra bedriver undervisning även om antalet deltagare är endast en. I ett fall rekommenderas eleverna att tillägna sig teoridelen hos andra klubbar om antalet är för litet (RT). I ett annat fall bedrivs teoriundervisningen gratis (HP).

Behov av kvalitetssäkring av undervisningen och dess lärare dryftades. HP tog upp frågan om hur lärares behörigheter bedöms, att det vore önskvärt med fortbildning av dessa. I Eslöv deltar frivillig färdigutbildad medlem i teorilektionerna som mentor och för att kunna ge feedback ur ett

"brukarperspektiv" (JP). Utbyte av lärare mellan skolorna föreslogs.

RB föreslog gemensam undervisning för ex. Skåne, geografiskt motsvarar det många norrländska klubbars upptagningsoråde. Troligt krav är då s.k. ATO*, detta finns redan i Värmland (RB). Någon nämnde t.o.m. ett bildande av en "Skånes FK".

HP önskade sig ett attraktivare teorimaterial och fick medhåll av andra. Vid jämförelse ex. med Tysklands teoripaket motsvarande UL, "Complete SPL-guide" **, undrade han om det inte vore möjligt och önskvärt att översätta utländska läromedel och på så sätt få ett betydligt lägre pris. I t.ex. USA är FAA-undervisningsmaterialet gratis tillgängligt på nätet!***

AT uttryckte tvivel angående blocksystemet, dvs att man läser och tentar av de olika ämnena efterhand.

LP ansåg att "1000 frågor och svar" inte är helt relevant. Eftersom innehållet dessutom är blandat blir den så gott som oanvändbar vid blockundervisning. RB föreslog "PPL-appen"****(endast iOS?).

RT påpekade att diskrepanserna mellan boktitlar och ämnesbenämningar är en källa till förvirring. RB noterade detta för uppföljning.

RN rapporterade att Sjöbo FK till viss del kommer att använda en simulator i undervisningen (simulering av/med Garmin G1000). Se ex Simionics *****

PS har stor kännedom om undervisningen ute i Europa och meddelar att intresset och frånfallet av elever är väldigt likartat som hos oss.

Det rekommenderades varmt att teoriutbildningen bör följa PPL-riktlinjerna för att förenkla UL-elevernas väg till eventuellt LAPL. Det är glädjande att det finns en generositet i form av att skicka elever som bor geografiskt långt borta till lämpligare belägna klubbar.

5 Rapportering om sommarens evenemang o flygdagar.

6 Motorflygets dag

Halmstad har, trots tidvis ogynnsamt väder, genomfört ett lyckat SM i AVA (LP). Diverse smärre evenemang av "Öppet hus"-karaktär har arrangerats.

"Motorflygets dag" har genererat runt 20 prova på-lektioner hos flera klubbar. Ur dessa har ett par, tre intresserade elever oftast kunnat vaskas fram. Det medges dock att ett flertal troligtvis betraktar lektionen som ren sight-seeing.

Tidigare invändningar från TS avseende loggning av provlektioner (pga avsaknad av elevtillstånd) kunde vederläggas. Elevtillstånd krävs först vid EK. (RT o RB)

Ängelholms FK har använt sig av en mobilansluten betalningsmöjlighet (SB). Detta är högintressant, eftersom många besökande vanligtvis har kontanter på sig så att det räcker till korven men inte helt till flygningen. Se <https://www.izettle.com/se>

PR-frågor allmänt och i samband med arrangemang dryftades. Klubbarna använder sig i stor utsträckning av reklam på hemsidan och Facebook. Plakat vid vägarna används ofta. RB betonar vikten av "ögonfångande" utförande, gärna med attraktiv flygplansbild. Sjöbo FK har använt sig av lokalradioreklam (Radio Active), kostnad 5000:- för 5 dagar á 7-8 tillfällen (RN). Eslöv har använt sig av lokala "Eslövsbladet", 2000:- för annons (PJ). Annonsering i lokala "Det händer..." är kostnadsfri, tipsade PS.

KSAK strävar efter att ta fram gemensamt reklammaterial (RB).

Skånska Gyrokooperklubben använder Blocket för allmän reklam, 60:-/3 månader för en stående annons (RT). Man har skaffat en GoPro-kamera med ett antal minneskort. Vid prova på-flygning får intressenterna då med sig en film hem.

7 Flygsäkerhet etc.

Sövde FK har haft MFI som stod "på näsan" med betydande skador och en maskin som, efter att inte ha lyckats tända banljusen, landat bredvid fältet. Inga personskador (SA). Söderslätt FK har haft ett haveri med klubbens WT9 vid utrullning efter landning, skador framförallt i huvudstället, inga personskador. En privat trike nödladdade efter motorbortfall (Rotax 2t) på ett sädesfält nära klubben, skadorna på triken betydande, inga personskador. En maskin från Säve, vid senare tidpunkt uppspårad, landade ca 40 m kort i ett kornfält innan bana 21. Såvitt känt inga flygplansskador (AS). Halmstad FK rapporterar en motorbrand i en uppställd Piper. Orsaken har inte kunnat klarläggas (LP). Inga fler incidenter rapporterades från mötesdeltagarna.

En diskussion fördes huruvida det är helt fritt att landa var som helst, undantaget tätbebyggt område där polisens tillstånd alltid behövs. I princip så behövs inte markägarens medgivande (RT). LP invände med att piloten fortfarande har ett ansvar för att landningen sker utan någon som helst åverkan, markägare bör tillfrågas och platsen bör helst besiktigas till fots av piloten. Här kan behovet av utrymme för de olika farkosterna spela stor roll.

RB avslutade med att nämna att de två senaste årens haverier har haft få gemensamma nämnare. Man kan möjligtvis para ihop vissa, dålig hantering av sidoroder vid start och landning nämns som en klassiker men det finns ett brett spektrum av orsaker.

8 Maskinflottan och tekniska frågor.

Under denna rubrik slank ett annat ämne in. Man har på Sturups FK haft skatterevision avseende redovisning av bränsleanvändningen. Det är en nyttig påminnelse för deltagarna att få veta att en sorgfällig bokföring är betydelsefull. Skatteverket vilar inte! Man hade förannmält sin ankomst och resultatet var godkänt.

Skattereduktion kan erhållas för flygbränsle använt i vissa sammanhang som skolning, FFK, till firmaresor (!) förutsatt att dessa faktureras företaget direkt av flygklubben. Det gäller dock inte t.ex. PC. Det gäller då att kunna ha bra underlag för att rätt kunna redovisa bränsleåtgången.

En ingenjör på Qstar har meddelat att 99 oktan är helt etanolfri (PS). Övriga oktantal innehåller vanligtvis 5 % etanol men tendensen är stigande pga politiskt uppsatta miljömål.

Pga den stora ekonomiska besparingen (6-7:-/liter, 80-110:-/tim) kan UL-flyget använda sig av MOGAS. Det utgår emellertid ingen skattereduktion då. RT rapporterar att Skånska Gyrokooperklubben endast använder denna bensin. Man har inte haft några som helst olägenheter.

9 KSAK prioriteringar och mål.

10 Vad händer och på g.

LANDNING

För närvarande koncentrerar man sig bl.a. på att göra de större flygplatserna tillgängliga. Drömmen är fri tillgång till alla flygfält genom medlemskap i KSAK. (Privatägda flygplatser är fn fria att sätta vilka priser som helst). (RB)

Att i förväg veta var det kostar kräver lite undersökningar. Avseende Swedavias flygplatser så ska undantaget avseende UL ännu gälla, dvs fri landning (PS). Det finns dock en bugg i systemet då en maskin med helt ny registrering anländer, man måste då bestrida fakturan (RT).

LN meddelar att man är välkommen till Halmstads flygplats. Notering ska då göras i flygklubbens

lokal för kostnadsfri landning, PPR gäller.

SB meddelar att det tyvärr kostar 500:- att landa på Ängelholms flygplats.

EKONOMI

Man arbetar inom KSAK på möjliga lösningar för att förbättra flygklubbars finansieringsmöjligheter vid flygplansinköp (RB).

De stigande försäkringspremierna påtalades. Några använder sig av försäkringsmäklare (RT). Andra anser att detta är helt onödigt och fördyrande (SB).

Sammanfattade trender inom områden som motorteknik, instrument och förändrade utbildningskrav och -möjligheter. meddelades.

MATERIALTRENDER

Materialutvecklingen är sedan några decennier explosiv men den har ännu bara till liten del omsatts i praktiken. Några attraktiva fyrsitsiga modeller är på gång inom 3-5 år, ett segment som annars har tenderat att bli för kostnadskrävande. Inom LSA och UL finns det däremot redan nu oerhört många attraktiva flygplan på marknaden. Trenden tycks gå mot 2-sitsigt. UL tycks mattas något pga stor nackdel i den begränsade tillsatsvikten som mer eller mindre omöjliggör bagage. UL-sjö kan kanske locka(RB).

UTBILDNING

Vissa LSA är godkända för PPL-skolning, något som kan minska skolornas driftskostnader betydligt. För den kommande LAPL-utbildningen krävs ATO, för att framtidssäkra sin verksamhet bör man tänka på detta. Ett samarbete mellan klubbarna kan bli önskvärt (RB).

10 % av UL-flygtid får tillgodoräknas vid LAPL-utbildning, dock max 15 timmar. Sista ordet ges dock av flygskolan som bedömer elevens kunskaper. UL-tid kan inte tillgodoräknas vid PPL-utbildning, det kan däremot LAPL. UL-tid kan heller inte användas vid bibehållande av certifikat(RB).

Man kan dock, genom mellanstation LAPL, numera ha en framkomlig väg från UL till PPL. Ett litet hinder kan vara att teorin inte är PPL-anpassad (se även ovan under 4) (RB).

NY TEKNIKUTVECKLING

Elhybrider och rena elmotordrivna flygplan utvecklas i snabb takt. F.n. kan dessa vara i luften maximalt någon timme. En drifttid på 2 timmar anses dock vara uppnåbart inom rimlig framtid. Det politiska värdet av detta kan inte underskattas. Möjligheten att bemöta allmänflygets belackare med att flygplan inte smutsar ner miljön kommer att kunna göra GA rumsrenare i miljödebatten . Driftskostnaderna kommer förhoppningsvis att kunna sjunka drastiskt (RB).

Elektroniken utvecklas i rasande takt. Nuvarande EFIS'ar anses dock svåränvända av piloter som flyger få timmar per år. En önskan om utförande liknande vanliga klockor vore då önskvärt. En tydlig trend är att allt fler instrument, inte bara GPS, hamnar i pilotens knä på iPad eller liknande(RB).

ÖVRIGT

Vi har troligtvis nått botten avseende regelverk som försvårar för GA. RB tycker sig se en tydlig strävan hos myndigheterna att åstadkomma i alla fall några förenklingar (RB).

Driftskostnader tycks, fränsett negativa effekter av t.ex. energiskatt, kunna bli sjunkande då ny material införskaffas. En enkel jämförelse med certifikatskostnad på 1960-talet och nu visar att, fränsett bränsleskatten, att kostnaden har legat stilla (!) (RB).

11 Rikslandning och Riksnavigering

RB uttrycker stor förvåning över att dessa företeelser verkar vara okända begrepp i hela Sverige,

bortsett från ett stråk från norr om Stockholm till Gävle och därifrån västerut. I Skåne har det gjorts försök att komma igång med detta med det har inte lyckats.

SA uppmanar eldsjälens NN att ta initiativ till att detta kommer igång även i vår landsända.

12 Större frågor

Tillstånd för bruksflyg kommer inte att ändras inom ett år (RB). Gångtidsförlängningsfrågor diskuterades. Det var tydligt att finns olika uppfattningar om information avseende detta ska tolkas.

13 Klubbinformation, aktuella problem, tips.

14 Övriga frågor.

TS är av uppfattningen att samma regler, ex. medicinska krav, ska gälla för UL och LAPL. RB uttrycker tveksamhet inför detta.

15 Nästa möte

bestämde till lördagen den 10 maj 2014 i Sturup flygklubbs lokaler.

/Anders Sällström, mötesprotokollförare

Anm. 1. Eftersom vissa ämnen flöt in i varandra så har i några fall kommentarer flyttats från sin egentliga, kronologiska ordning.

Anm. 2. I några fall har jag lagt till webadresser för enkel fördjupning av eventuellt okända begrepp.

* <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Certifikat-och-utbildning/Nya-EU-foreskrifter-om-personal-inom-civil-luftfart/Utbildare/>

** <http://www.aircademy.com/lehrbuecher/complete-spl-guide/>

*** http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/

**** <https://www.facebook.com/pages/PPL-Appen/519079938177782>

***** <http://www.simionic.net/>