

Minnesanteckningar från Regionmöte, Södra Norrland
Storvik / Lemstanäs
2013 – 10 – 12

Avesta har under sommaren flugit 100 tim Brandflyg och FFK mao ett bra tidsuttag på uppdragssidan.

Man har även arrangerat SM i precisionsflyg.

Bollnäs har till denna tidpunkt ett tidsuttag på 280 tim varav 100 tim skolning med sin Dynamic.

Man arrangerade också en mycket lyckad Flygets Dag som samtidigt var ett 100-års jubileum av flygets ankomst till regionen.

Intressanta uppvisningar gjordes bl.a. av Mikael Carlsson i sin Bleriot och Daniel Ryfa kom i sin SE5 replica . Damerna i Skybirds visade elegant formationsflygning.

Borlänge har gjort ca 270 tim med sin C172 och 185 tim med sin Eurostar + 69 tim skolning.

Brandflyget ”delegerades” ut till grannklubbarna eftersom medlemmarna upplevde en alltför stor begränsning av den tid som maskinen var disponibel för friflygning.

Elevtillgången på UL-sidan är god. PPL är det betydligt lägre intresse för.

Vid de informationsmöten för intresserade som man bjudit in till har få intresserade kommit till mötena.

Man har också erfarit att elever hoppar av efter en tid eftersom man inte vill göra teoriproverna.

Dala airport genomförde en Flygets Dag på försommaren där klubben deltog.

Klubben har också genomfört en resa , med mersmak, i klubbregi till Bunge/Gotland.

Ljusdal har också haft en bra säsong med ca 280 tim totalt på sin C 172 varav 37 tim brandflyg och 65 tim skolning med 2 elever som intensivskolat under sommaren. Klubben har haft en flyglärare boende i klubbhuset över sommaren. Ljusdal genomförde också en lyckad Flygets Dag i september. Ett 150 tal intresserade besökare fanns på plats under större delen av dagen och klubbens C 172 gick varm med flygsugna besökare.

Ett 10-tal besökande maskiner fanns på plats och utöver dessa så fanns Dala Järnas Bellanca på plats tillsammans med Ljusdals egen Thomas Ericsson och hans Wild Cat

Klubben upplevde Flygets Dag som mycket positivt och har beslutat att genomföra detta även nästa år.

Världklubben Västra Gästrikupplever också en bra säsong.

Klubbens PPL-maskin – en PA 28 Cadet som konverterats med en 2 lit. Centuriondiesel hade gått 176 tim istället för budgeterade 100 timmar vilket hade gett ett mycket gott ekonomiskt resultat, detta trots en sen säsongstart. Klubbens andra maskin en Zodiac 602XL hade ditintills gått 80 tim +10 tim skolning.

En intressant jämförelse av bränslekostnaden för klubbens maskiner redovisades

PA 28	35.7 Lit/ tim	785:-/tim	22:-/lit
PA 28 Diesel	15.5 Lit/tim	194:-/tim	12:50:-/lit
Zodiac	16.3 Lit/tim	319:-/tim	19:60:-/Lit

I slutkalkylen för dieselmaskinen måste också hänsyn tas till kortare intervall mellan motorbyten, 1500 timmar samt byten av växellåda mellan motor och propeller.

Man hade nu 7 elever på UL- sidan.

Klubben har tillgång till 1 (+1) lärare.

Nyligen hade man avyttrat dels sin tidigare Cherokee, dels en Pawnee samt några segelmaskiner.

Klubben genomförde också en Motorflygets Dag som man var mycket nöjd med och som man skulle upprepa kommande år men under slutet av Maj istället för i augusti.

Arrangemanget genererade både positiva tidningsartiklar och ett omfattande inslag på TV4 lokalt där man bl.. intervjuar 2 yngre grabbar om vad som är så lockande med att flyga + en del fina flygsekvenser. De flesta av UL-eleverna rekryterades också på Motorflygets dag.

Klubben arrangerar också regelbundet bilbingo. Klubben har då 6 + 6 funktionärer på plats. Arrangemanget ger ett tillskott på 60 – 70 000:- / per år.

Klubben efterlyser också intresserade från andra klubbar i regionen för att ingå i en grupp som skall driva Young Pilots Gästrikland med omkringliggande områden. En tanke är att ungdomarna skall utbildas till spanare vid havsövervakning.

Som framgår av ovanstående har en majoritet av klubbarna anammat ide`n med (Motor) flygets Dag och detta har också upplevts som ett trevligt och för klubben intressant arrangemang.

Ide`n med motorflygets Dag är att klubbarna på ett inte alltför resurskrävande sätt och utan ekonomiskt risktagande skall kunna visa upp sig och flyget för omvärlden.

Motorflygets Dag är det i särklass smidigaste sättet att nå ut till vår omvärld och att rekrytera intresserade blivande klubbmedlemmar,

Det är också ett arrangemang som man kan intressera massmedia för och på så sätt sprida goodwill kring våra verksamheter.

Grundiden med den gemensamma tidpunkten för Motorflygets Dag är dels att KSAK annonserar i rikspressen för att väcka intresse och ge lite draghjälp till klubbarna samt att ett rikstäckande arrangemang också lättare väcker intresse hos massmedia.

Flera klubbar har valt andra tidpunkter bla med argumentet att om alla har samtidigt så är det svårt att få besökande flygplan och onekligen är det ju så att ju fler flygplan desto lättare att väcka intresse hos omvärlden och massmedia.

Tidpunkten kan ju också styras av andra samarrangemang eller andra stora lokala arrangemang som det kan vara olämpligt att kollidera med.

Det absolut viktigaste är att klubbarna satsar på och arrangerar en Motorflygets Dag !

KSAK`representanter lämnade information i samband med bildserien ” KSAK gör skillnad” samt övrig information om vad som ryktas på Eoropaplanet och i Sverige.

Frågan om man anser att KSAK behövs samt gör nytta besvarades entydigt positivt – en samlad kraft centralt är ett måste för flyget.

På vårmötet i Mora framfördes önskemål om att få en redovisning av prissättningen hos regionens klubbar.

Avesta med sin PA 28 debiterar 1 200:- /timme

Bollnäs Dynamic UL 750:-/tim + 3 500 fast avgift.

Borlänge C 172 1390:- /tim. Med fast avgift 3 500:- ./ 200:- efter 7 timmar.

Västra Gästrike Fygklubb

PA 28 Cadet

Zodiac

0 – 5 tim	1 500:-	900:-
6 – 15	1 200:-	700:-
16 -	950:-	450:-

Ljusdal

1 400:- /tim

alt. 1 000:- tim + 3000:- abonnemang /år

Punkter som i övrigt diskuterades var det höjda kostnadsläget och svårigheterna med nyrekrytering.

De klubbar som känner sig mest trängda är naturligtvis de som inte har en egen utbildning.

Bl.a. mot bakgrund av detta och ändrade kostnads- och administrativa förutsättningar när AF måste ändras till ATO diskuterades tanken på en eller två gemensamma ATO för regionen.

Ett fördjupat samarbete mellan klubbarna ses också som nödvändigt.

Trots de problem som finns för klubbarna att bedriva sin verksamhet präglades mötet av optimism och en tro på allmänflygets framtid.