



Västra regionmöte Varbergs Flygklubb kl. 10.00-16.00, 2019-11-16

Välkomna!

Anders "Blixt" Frisk ordförande och Christer Lannestam sekreterare från Varbergs Flygklubb hälsade välkomna tillsammans med Dick Nyvall Västra regionföreträdare. Klubben bjuder på fika och lunch. Dick inledde med syftet för mötet vilket ett möte för flygklubbarna. Frågan om hur kan vi hjälpa varandra mellan flygklubbarna och hur kan kansliet bidra till flygklubbarnas utveckling vilket prioriteras på regionmötet.

Laget runt:

Varbergs Flygklubb <http://varbergsflyg.se/>

Anders Frisk föredrog. Ca 100 aktiva medlemmar vara av ca 70 flyger motor och ca 30 flyger TMG. Flera gästmedlemmar då Varbergs Flygklubb är populär. Varberg flyger hjälpflyg för FFK, brandflyg och havsövervakning. Klubben omsätter 4,7 miljoner. 6 flygplan, varav 4 Piper, 3 PA-28 och 1 Cub samt 2 TMG vara av en Grob som är nyinköpt. Man har 12 elever, 6 på motor och 6 på TMG. Det råder brist på flyglärare. Flyger ca 1300/h per år, fördelat på ca 1000/h på motor och 300/h på TMG. Flygfältet är ett gammalt postflygfält som har överlåtits av flygvapnet och är idag en levande flygplats som ägs drivs och underhålls av Varbergs Kommun. Samarbetet mellan flygklubben och kommunen fungerar mycket bra. Klubben äger marken och byggnaderna intill flygfältet. Det råder en bra klubbanda och man har god tillväxt. Utmaningar är det gott om men de är hanterbara. Kaféet levandegör flygklubben och bidrar till god klubbanda. Flygfältets vara eller icke vara är alltid föremål för diskussion.

Aeroklubben Göteborg <https://www.aeroklubben.se/>

Sven Rolandsson vice ordförande och Negin Shabani berättar om klubben. Ca 200 medlemmar varav 115 är aktiva. 11 elever skolar aktivt. Bra tillgång av flyglärare. God tillgång till service av flygplan. 3 PA-28or, 1 Cessna 172 och 1 Pipistrel och 1 Pipistrel El är beställd men ännu inte levererad pga. att el-flygplanet inte är certifierat. Ca 1300/h på året mot budget på 1600/h för 2019. Största utmaningen är att öka flygtidsuttaget. Flygplatsen är idag stabil och inga nuvarande hot finns noterat. En framtidsplan för flygplatsen ska presenteras inom kort. Flygplatsen är stängd när tornet är stängt som är öppet mellan 0800-2200. Numera finns det 91/96 via Hjelmberg. Det arrangeras Klubbkvällar med tema minst 1 gg per månad vilket bidrar till god klubbanda. Flygklubben har en simulator.

Borås Flygklubb <https://www.borasflygklubb.se/>

Per Nilsson Vice ordförande, Claes Bankvall flygplatsansvarig, och Leif Gustafsson motorflygchef. 3 flygplan (alltid bokade för FFK), bland annat 1 Cessna 177 RG och 1 PA-28. 11 elever. Bra tillströmning av medlemmar och elever genom flygdagar som även generar ett allmänintresse. Klubben håller på att utveckla en avancerad simulator. Claes B berättar mer om flygplatsen. Flygplatsen är under utveckling och flygklubbarna (Segel, Motor, UL, Fallskärm, Modellflyg) har god relation till varandra och gemensamt med kommunen. Flygplatsen har haft nedläggningshot men det är nu avvärjt genom en väl arbetad plan för lobbying av bevarandet av flygplatsen till varje enskilt politiskt parti. Klubbarna har kontinuerliga möten med kommunen. Hemligheten bakom god relation med kommunen är kommunikation och dialog. Bl. a har man förlängt banan och asfalterat plattan. En GPS etablering är på gång i samarbete med TS och LFV. Kommunen ställer upp och stöttar med medel. 1:a måndagen varje månad har man klubbkvällar, med t ex besök av flygledare, H50P aktiviteter. Borås Fk firar 80 år 2019. Utmaningar är att flyga mer. Man anordnar eskaderflygningar m.m.

Chalmers FK <https://www.chalmersfk.se/>

Eddie Thore och Jan Rundahl Motorflygchef. 55 aktiva medlemmar. 2 st flygplan 1 Pa-28 och 1 Alpha för AVA flygningar/skolning. Budgeterat 500/h per år. Klubben ligger något back på flygtidsuttaget för 2019 pga. dåligt väder. Utmaning med service till flygplanen som utförs i Skövde vilket föranleder



Västra regionmöte Varbergs Flygklubb kl. 10.00-16.00, 2019-11-16

ferry flygningar som kostar tid och pengar. Inga haverier eller tillbud. Inga rangerskador tack vara att man "alltid" är två som rangerar flygplanen. Brist på flyglärare. Castellum som flygplatsägare och verkar vara långsiktiga i sig ägande av flygplatsen. Flygplatsen är på gång med att etablera en ny radar som kommer att bidra till bättre förutsättningar för allmänflyget och I-flygningar. Utbildar på ½-distans vilket är en framgångsfaktor.

Utmaningar, brist på flyglärare, rekrytering av yngre medlemmar, service till flygplanen. Svårt med klubbaktiviteter bla. pga brist av volontärer i medlemskapet. Yngre +40 till +50 som jobbar mycket har svårt att ställa upp på fritiden. Åldersprofilen ökar hela tiden mot äldre. Klubben tar ut 5 500 kr för medlemskapet inkluderande KSAKs avgift om 530 kr.

Kungsbacka Ultralätt flygklubb <http://www.kulflyg.se/>

Johannes Degemark och Michael Larsson. 1 Ikarus med ca 10 UL privata flygplan. Ca 5 personer flyger klubbkärnan. Bra fart i skolningen bl. a pga. ny flyglärare. 6 elever på skolningar. Ca 25-30 medlemmar som är aktiva. Det flesta är av de aktiva har egna flygplan. Fältet är 500 meter vilket är längre av de flesta tror. Flygfältet är inte en del av Sv.FF. (Svenska Flygfält). Lars-Christer på kansliet ser till att KSAB kontaktar den nya flygläraren Tomas Andersson, Johannes D eller Michael L.

Lidköpings Motorflygklubb <http://www.lmfk.se/>

Nilsmartin Karlsson ordförande i Lidköping. Närmare 60 medlemmar vara av ca 25 som flyger. En egen PA28 och tillgång till en Grob 115. Skolverksamheten är låg och är en av de större utmaningarna. Bra flygfält, ca 2000 m asfalt. Ring alltid klubben för ett PPR då flygplatsen är säkerhetsklassad. Utmaningar är att driva flygskola då det råder brist på flyglärare, behov av rekryteringar av medlemmar. God tillgång av bränsle, 1 flygdag per år, öppet hus vilket är en framgång.

Strömstad Flygklubb <http://www.stromstadflygklubb.se/>

Christer Borg kassör/sekreterare. 40 medlemmar varav ca 20 är aktiva. 6 UL elever. 3000 flygplatsrörelser om året. Blåjusflyget använder fältet. Fallskärmsflygbolag flyger fallskärmschoppare på sommaren. Hög aktivitet under sommarmånaderna. Har sålt sin Cessna pga. av för lågt flygtidsuttag. Klubben gick över till UL som även används för bogsering. Segelflygverksamhet går på sparlåga. Strömstad flygplats är lättillgänglig med 900 meter gräs. Ett tidigare postflygsfält för militären. Flygplatsen ägs av Kommunen men förvaltas av flygklubben. Kommunen är välvillig till flygplatsen och stöttar med gräsklippning och ett mindre bidrag till klubben. Inga restriktioner för att landa men det råder alltid PPR pga. krav på fältkontroll. Klubben flyger året runt. Utmaning är att utöka skolverksamheten och rekrytering till styrelsen. Klubbens ekonomi är god tack vare bidrag från Kommunen och fallskärmschopparna.

Örebro Flygklubb <http://www.orebroflygklubb.se/>

Lars Borg hedersmedlem hos Örebro FK, berättade kort om klubben och sitt tidigare engagemang som ordförande, skolchef, motorflygchef m.m.

Örestens Flygklubb <http://orestensfk.se/j-esgm/>

Kjell Saxenvall vice ordförande tillsammans med 5 starka medlemmar. Flygklubben har ca 55 medlemmar varav ca 40 är aktiva. Utbildning görs tillsammans med Varberg FK. Låg skolverksamhet ca 1-2 elever per år. ½-Distansutbildning. 1 Cessna 172 samt flygplan som kan lånas in av medlemmarna. 450 h indikeras för 2019 som fördelas på privat, FFK och Brandflyg. Öppet hus i början av maj. Fly-In varje torsdag och klubben är bemannad på helgerna. Omsättning 900 000 kr. Medlemsavgift 1 750 kr inklusive KSAK om 530 kr. En fast avgift om ca 1700 kr tas ur för den som vill hålla ned timpriset. Totalt 9 flygplan varav 1 helikopter. Marken arrenderas av skogsbolag. Klubben



Västra regionmöte Varbergs Flygklubb kl. 10.00-16.00, 2019-11-16

arbetar för att köpa flygfältet. Problem med 1 granne (ej buller) som är rädd för att hon blir träffad av ett flygplan. Bra klubbanda. Introduktionsflygningar m.m.

Kort från Västra regionen:

Dick meddelar att han kommer att avsluta sin tjänst i KSAK som ledamot och regionföreträdare.

En uppmaning till medlemmarna är att kontakta er valberedning; Hasse Hellström 0702-953 140 eller suppleant Ingolf Johnsson 0733-300 454.

Vidare påminner Dick om de årliga DTO-rapporterna till TS som är mer omfattande än deklARATIONEN i början. Viktigt också att ha reglerat förhållanden med andra parter som man inkluderar i rapporten, exempelvis flyglärare.

Vi diskuterade också nödvändigheten att reglera rätten att flyga klubbens flygplan separat från medlemskapet eftersom vi är ideella föreningar och därför har ytterst begränsade möjligheter att avskilja någon från medlemskapet, även om de bryter mot klubbreglerna. Enklarest är att man skriver separata avtal med medlemmarna som reglerar

Kort från KSAK:

Lars-Christer, KSAK visar bildspel om vad som är nytt och på gång. Se till bilagd PPT.

Sammanfattningsvis:

I regionen har vissa flygklubbar utmaningarna med framförallt flyglärare och förnyring/nyrekrytering. Vissa nämner brist på flygplan. I andra flygklubbar är det god aktivitet med bra tillväxt. Vildsvin verkar vara överlag ett problem. Till mötet noterades bra uppslutning, ett gott humör och engagemang av de närvarande.

Mötets medskick till KSAK:

Kansliet fick i uppdrag att återkoppla i följande frågor och/eller i uppdrag att bevaka och verka för.

- Part M light: Håll utkik i kansliets månadsbrev
- Del 66 L Certifikat: TS administrerar EASA Del 66 L certifikaten och förnyar dem på begäran vart 5e år, samt för in nya befogenheter och privilegier när en innehavare skaffat sig förutsättningar för det. En EASA del 66 L innehavare kan jobba som "egen" och eller i en större eller mindre organisation. Kansliet återkommer med mer information
- El-flygplan och certifiering: EASA är den certifierande myndigheten i EU för normalklassade luftfartyg. Certifiering av normalklassade EASA luftfartyg sker genom olika tillägg till de krav som finns i dagens konstruktionskrav. Exempel på konstruktionskrav för normalklassade EASA-luftfartyg är CS-LSA (enmotor kolvmotor max 2 ombord flygplan upp till 600 kg), CS-22 (segel och motorsegelflygplan) och CS-23 (motorflygplan upp 9 pax och 5676 kg, alternativt max 19 pax tvåmotor propeller och 8618 kg). Dessa extrakrav benämns under "Special Conditions". För små vertikalstartande/landande luftfartyg finns inga beslutade konstruktionskrav ännu, men EASA har givit ut "best practice" med Special Conditions i form av en EASA SC-VTOL.

Vad gäller nationella luftfartyg, t.ex. amatörbyggda eller ultralätta, är det Transportstyrelsen som kommer att besluta om krav för eldrift. Dessa kommer sannolikt att ha sitt ursprung i den teknikutveckling och Special Conditions som vi ser idag. Transportstyrelsen har inga framtagna krav idag för elektrifierad drift av luftfartyg, utan granskar det godkännande som ett eldrivet luftfartyg fått av en annan stat.

Redan idag typaccepterar Transportstyrelsen efter granskning genom KSAK t.ex. ultralätta luftfartyg som är byggda enligt annat lands byggkrav, t.ex. Tyskland, England, Frankrike, Tjeckien och Slovakien.



Västra regionmöte Varbergs Flygklubb kl. 10.00-16.00, 2019-11-16

- Hur att ny-rekrytera och nå ungdomarna: Se PPT och verktyglådan på <https://ksak.se/kommunikation-tips-och-trix/>
- Tekniskchefsutbildning efterfrågas: KSAK tar frågan vidare med TS så snart Part M Light är klart
- KSAK CAMO/Del-CAO undersöker om det är en möjlig väg att underlätta för luftvärdigheten
- Vad gäller för tävlingsflyg, regler discipliner m.m. <https://ksak.se/tavlingar/>
- Tävlingsflyg läggs ut på Gillaflyg.se
- Kommunikation; <https://ksak.se/kommunikation-tips-och-trix/>
- Flygplatser in- och utpassering. En fråga för KSAK att kravställa på de ca 40 regionala flygplatserna
- Är det tillåtet att skola PPL på TMG kärror, <https://ksak.se/2016/03/04/klargorande-kring-lapls-och-spl-mot-lapla-och-ppla/>
- Vilken nytta är det med att få skola på Annex I flygplan?
- Cost share och Introduktionsflygningar, <https://ksak.se/vad-ar-cost-share-enligt-easa/> och <https://ksak.se/vad-ar-introduktionsflygningar-enligt-easa/>
- Stadgar kring medlemmar uteslutning och rätten att hyra flygplan, se bilaga
- Diskussion om teoriskillnaden UL/LAPL/PPL
 - Teoriinnehållet är samma, bortsett från UL-specifika luftfartyg, motorer etc. samt att man inte skriver prov för TS för UL
 - Om man kommer från Segel och har certifikat för TMG och uppgraderar till LAPL fordras bara kompletteringar i enstaka ämnen men då måste man göra teorin "på nytt" när man ska uppgradera till PPL. Grundutbildningen till LAPL inkluderar samma teori, på samma villkor, som PPL och man behöver i det fallet inte göra om något.
 - KSAK bör överväga möjligheten att arbeta för att de som tar UL-teorin på samma sätt som PPL skulle kunna skriva för TS och "frysa" teorin genom att ta sitt UL-cert inom samma tidsgränser som PPL tar sitt cert.
- KSAK bör ta fram kommunikation kring "stegen" UL – LAPL – PPL och de möjligheter som finns idag att gradvis jobba sig vidare i den strukturen.
- Finns det anledning att driva tillgång till primärradar för flygtrafik?
 - Tätare?
 - Säkrare?
- Hur kan vi möjliggöra att exempelvis Norrmän får flyga svenska UL-flygplan?
- Uppmaning till klubbarna: Kom överens om att besökare till klubben slipper landningsavgifter.
- Uppmaning till Västra Regionen: Organisera möjligheter till landningsövningar på Landvetter (utan landningsavgift) under perioder med låg trafikintensitet.

Sist men inte minst tackar vi för Varbergs Flygklubbs gästfrihet.

Vid minnesanteckningarna

Lars-Charister och Dick

Kontaktpersoner:

Dick Nyvall, regionföreträdare 070-716 80 01 eller dick@nyvall.com och

Lars-Charister på kansliet 076-131 46 46 eller lars-charister@ksak.se