

Protokoll fört vid Regionmöte i Höganäs den 14 maj 2011

§1 Presentation av värdklubben

Åke Karlsson, ordförande i **Nordvästra Skånes Flygklubb**, hälsade välkommen och presenterade klubben som startade redan 1939 på Bergafältet i Helsingborg. I början på 50-talet flyttade man verksamheten till den nyöppnade flygplatsen i Höganäs. ESMH har idag blivit ett nav för privatflygarna till och från kontinenten. Klubbstugan med 17 sängplatser är oftast fullbokad på sommaren. Serverar grillade sillmackor på tisdagar under sommaren.

Klubben har 150 medlemmar varav ca 100 är aktiva och flyger Pa28, Katana och Eurostar.

Skolverksamheten är omfattande och mellan 10 – 15 elever slussas igenom varje år.

§ 2 Klubbpresentation

Hässleholms Fk, ca 50 aktiva piloter. Har UL-B utbildning och flyger med två Eurostar och en Pa28.

Vapnö FK, Halmstad, har ca 70 medlemmar varav ca 10-15 flyger de två Saab Safir som klubben disponerar. Ingen skolning.

Sturups Fk, ca 150 medlemmar flyger en DA 40 TDI, två Pa28-R, två Pa28-151 och en Cessna 172. Hög aktivitet och bra tillgång på elever.

Aeroklubben Malmö flyger sin Pa28 och huserar på platta Väst på Sturup. Ca 35 medlemmar.

Kristiansstad FK flyger med en Dynamic WT9 och två Pa28 Warrior. Hög aktivitet.

Södersläotts FK har numera även en Dynamic WT9 tillsammans med sin Eurostar. Flitiga Tysklandsflygare. Skolar UL-B.

Landskrona: Ca 300 medlemmar. Segel- och motorflyg med ca 10 flygplan. Flygplatsens grannar närmar sig med synpunkter på buller, en klassiker.

Ängelholms FK, ca 95 medlemmar flyger Commander 112B, DV20-100, Pa28-181 III.

Smålanda FK huserar på ett gräsfält norr om Alvesta, 700 x 20 m. Kan vara segt när det är blött. PPR rekommenderas. 34 medlemmar flyger med en Eurostar och 2 Rans S6.

Sjöbo FK: Ca 100 medlemmar flyger Pa28 på Sövde flygplats. Skolar till PPL.

Ljunbyheds FK: Ca 200 motorflygare och 100 segelflygare. Har 6 motorflygplan för olika behov, reseflygning eller segelflygbogsering.

§ 3 Föregående mötes protokoll diskuterades, godkändes och lades till handlingarna.

§ 4 Hur påverkas vi av nya bestämmelser. Rolf Björkman informerade om att nya regler för certifikat, driftsbestämmelser och underhåll kommer att gälla från och med 12 april 2012. Under hösten kommer beslut att fattas om en eventuell övergångsperiod.

En ny klass blir förmodligen LAPL, Light AirPlane (VFR) med möjlighet till transferering mellan UL-B – LAPL – PPL. Ny begränsning för LAPL bli maxvikt < 2000 kg, 4 platser.

Avgifter. Transportstyrelsen har ett behov av att på sikt öka sina intäkter. Man tänker dock börja ökningen gradvis och för 2012 beräknas de bli samma som i år. Däremot tillstånd för olika verksamheter (teknisk service, läkarundersökning, kontrollverksamhet) kommer att få ökade avgifter. Dock tycker Rolf att TS visar en viss förståelse för allmänflyget. Han uppmanade klubbarna att vara aktiva och svara på alla remisser som kommer från TS via KSAK.

§ 5 Flygsäkerhet. Diskuterades haverier/incidenter på Morup, Sjöbo och Höganäs. Rolf påpekade att landning i sidvind måste övas. Lämpligt att lägga ut länken till H50P på klubbarnas hemsidor.

Hässleholm påpekade problem med skärmflygare och deras avvikande uppträdande i varvet. Dels bör detta föras upp på förbunds nivå inom FSF, dels kunde man informera i skärmflygarnas tidning: Hypoxia.

§ 6 Vad händer inom UL? Bengt Olofsson påpekade: Fortfarande är de danska bestämmelserna ett hinder i vägen. Enligt vad Jan-Eric Persson hade erfart skulle harmoniseringen var klar innan juli månad i år. Rolf informerade om att Medical för UL skulle kunna göras av en vanlig läkare om man själv hämtar en blankett från nätet.

UL kommer fortfarande att vara utanför EASA-världen.

De relativt många UL-haverierna beror troligen på för liten flygtid i samband med utbildningen. Flygplantyperna blir dock bättre och mera lika PPL-planen.

§ 7 Hur vill vi utveckla KSAB? KSAB flyttar snart från Bromma. Lokaler är ännu inte klara och generellt önskar KSAB förslag på hur verksamheten ska kunna utvecklas. Svenska Flygfält på nätet tycks få en lyckad start.

§ 8 Ny materiel. Diskuterades vad som kan komma på el-motorsidan. Troligen något för segelflyget i första hand.

§ 9 Rikslandning och Riksnavigering. Hämta tävlingsunderlaget från KSAKs hemsida, flyg själv och logga sedan resultatet. Genomgång av det nya upplägget på tävlingen gjordes i Sjöbo den 16-17 april. 8 personer deltog.

§ 10 Motorflygets dag. I år den 20 – 21 augusti. Håll reda på centrala åtgärder och information. Koppla till egna lokala aktiviteter.

§ 11 Större aktiviteter på gång: Flygdag Hässleholm /Kristianstad den 2 juli, EAA i Eslöv den 3 -5 juni, RV Fly-In i Höganäs den 6 -7 augusti, SAAB-träff i Ljungbyhed den 18 -19 juni.

§ 12 Mekanikerfrågan. Sturups FK som hade förra regionmötets uppdrag att undersöka den framtida tillgången på mekaniker hade haft möten och diskussioner med olika instanser. Problemet med nyutbildade mekaniker och deras väg till verkstadstillstånd är inte enkel eftersom de verkstäder där de behöver praktik oftast är små och inte kan ta på sig handledning i någon större omfattning. Den bästa, men kanske något utopiska lösningen är lättnader i tillståndsgivning. Där kan kanske KSAK försöka påverka. Rolf påpekade att EASA äger frågan och att det blir svårt att påverka från KSAKs nivå.

Kurt Heidfors påpekade att EASA är boven i dramat. Mycket nytt pappersarbete som tar energi från det praktiska arbetet. CAMO-institutionen gör bara det pappersarbete som mekanikern tidigare gjorde, löpande under arbetet. Dubbelarbete, ökade kostnader. TS borde gå emot EASA och kräva att underhållstjänsten för allmänflyget kopplas loss från det kommersiella flyget.

§ 13 Övriga frågor. Rolf uppmanade till att utnyttja KSAKs stuga på Siljansnäs. 3.400:- i veckan under högsäsong är verkligen prisvärt.

Språktesterna fungerar mycket bra.

Pinch-hitter kurser bedrivs i Kristianstad med lyckat resultat. Rekommenderas varmt till övriga klubbar!

§ 14 Nästa regionmöte: den 8 oktober i Alvesta på Smålanda

Vid protokollet

Åke Karlsson, Nordvästra Skånes Flygklubb