



**IAOPA: Franskt initiativ för I-bevis**  
**Årsmötet: Viktiga medlemsvärningsideer**  
**AOPA-historia: Flyglärarkurs i Atlantic City och**  
**WA i Hälsingborg**

# I NÄRA SAMARBETE MED DET NORSKA & SVENSKA FÖRSVARET



**Airsafe – en del av säkerheten C-130 Hercules**



**airsafe**  
F O L A

**Airsafe Sweden AB**

Box 834

194 28 Upplands Väsby

tel: +46 8 594 112 60

[www.airsafe.se](http://www.airsafe.se)

## En annan omöjlighet???

I Flyghorisont nr 1 i år efterlystes att en instruktion för Transportstyrelsens verksamhet även skulle innehålla begreppen *främja, uppmuntra och utveckla civil flyg*. Här följer ytterligare en "efterlysning" som kan ses som en konsekvens av den förra.

Kostnadssituationen för allmänflyget är alarmerande. Transportstyrelsens glupska krav är en stor del av denna kostnadsexplosion. På fullt allvar tycks man mena att den flygpopulation – antalet förare och flygplan – som existerar idag, ska täcka Transportstyrelsens kostnader. Redan har ökade avgifter skadat branschen. Antalet privatflygcertifikat har sjunkit från ständiga 6000 till under 4000. Det låter synnerligen fantasifullt att från Transportstyrelsens sida med sjunkande antal certifikat öka avgifterna för att få kostnadstäckning.

Effekten blir ju bara en dödlig ond cirkel. Vilken affärsidkare har med sjunkande kundunderlag lyckats genom att höja priserna?

Redan vid Allmänflygriksdagen 1966 (se FH 1/11 s 12-13) uttalades "att principen att Luftfartsverket skall vara självbärande...inte kan upprätthållas i nuvarande utvecklingsläge. Avgiftpolitiken bör istället ges en utvecklingsfrämjande målsättning." Situationen är fortfarande densamma, möjligen ännu mer uttalad.

Det finns ett enkelt sätt att resonera. Sätt upp ett tänkt antal certifikatinnehavare, låt säga 10-15000. Sätt upp ett tänkt antal flygplan, t ex 3-5000. Sätt avgifterna grundade på dessa antal och ha som målsättning att nå upp till dem. Det finns en liten jämförelse på sid 4 som visar hur den som flyger *dis-*

*krimineras* jämför med dem som färdas på vägar eller till sjöss. Tydligast framgår det av att båttrafiken helt saknar avgifter. Här har politikerna en stor uppgift att förändra förutsättningarna för Transportstyrelsen.

När nu livet till en del gjorts lättare genom att de europeiska gränserna försvunnit bör detta tas till vara genom att underlätta kommunikationen mellan folken – det var väl syftet? – och skapa möjligheter för ett rikare livsinnehåll och för att vitalisera affärskommunikationerna.

Eller, är allt detta ytterligare en omöjlighet? I så fall, vad vill samhället ha för slutlig lösning?

Torgil Rosenberg

## En stimma av hopp

Vi har fått beskedet att Amerika och EU har nått en sedan länge väntad bilateral överenskommelse om flygsäkerhet (Bilateral Aviation Safety Agreement, BASA). Överenskommelsen är utformad för att göra regeringarnas hante-

ring av flygindustrin mer effektiv och att bana väg för framtida transatlantiskt regelsamarbete.

Detta BASA tillåter reciprokt godkännande av FAA- och EASA-certifieringar när det gäller civila flygprodukter och serviceverkstäder. Det i sin tur innebär att FAA kan bestämma att en verkstad kan utföra EASA-godkänt arbete på ett europeiskt flygplan utan särskild inspektion av europeiska myndigheter.

Vad som är viktigt i denna överenskommelse är att det också kan komma att bidra till att även bestämmelser om certifikat kan gälla ömsesidigt. Man är inte där ännu, men möjligen kan BASA innebära en strimma av hopp även för detta.

Hursomhelst, AOPA-organisationernas insatser är nödvändiga för att bevaka vad som händer. **Värva fler medlemmar!**

Torgil Rosenberg

### Omslaget:

Joel Janlöv, nybliven suppleant i AOPA, tillhör dem som tvingats lämna Barkarby. Bilden tagen på Skeppsödsstråket, bekant för Joel sedan 20 år tillbaka. Foto Torgil Rosenberg



### AOPA-Sweden

Är en allmänflygets intresseorganisation.

Internationellt tillhörig

### IAOPA, International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations

IAOPA, med medlemmar i dryg 60-talet länder, representerar allmänflyget i ICAO, den internationella luftfartsorganisationen, ett FN-organ.

AOPA-Sweden (tidigare SPAF) är en ideell organisation som verkar för sina medlemmar som är piloter och flygplanägare. AOPA formar, uttrycker och framför viktiga positioner för att främja allmänflygets ekonomi, säkerhet, användbarhet och popularitet. AOPA-S är den svenska delen av IAOPA som har fler än 470 000 medlemmar.

### Flyghorisont

Utges av  
AOPA-Sweden  
Grind B,  
168 67 Bromma Flygplats  
08-29 50 00, Fax 070-610 80 40  
www.aopa.se  
info@aopa.se

Red. och ansvarig  
utgivare:  
Torgil Rosenberg  
08-29 50 00,  
0733-56 90 97  
torgilsatelj@hot-  
mail.com

Annonser  
Bengt Eklund  
08-708 00 87,  
0705-16 20 22  
bengt.eklund@  
aopa.se

Årsmötet:

# Avgifter, bestämmelser och aktiviteter för ökat medlemstal i fokus

*Intensiva rapporter och diskussioner gjorde årets årsmöte synnerligen värdefullt och stimulerande. Ämnens dignitet stärkte medvetenheten om AOPAs stora betydelse i dagens situation för allmänflyget.*

Ett årsmötes formalia klarades av på en halvtimme, men både före och efter drogs de aktuella frågorna av de styrelsemedlemmar och andra som har varit involverade. Först 14.30 avslutades det hela. Transportstyrelsens uppdrag för täckning av sina kostnader kastar en dyster skugga över framtiden. Utan egna krav på sänkning av sina kostnader ser det ut som om Transport-

styrelsen kan komma att brandskatta flyg i en omfattning som är förödande om inte något görs. AOPA har fört diskussioner med Transportstyrelsen och därvid påpekat att om något år har vi en gemensam marknad, vilket kan komma att resultera i att flygintressenterna kan söka tjänster där de är billigast och bortse från nationsgränser. AOPA har framhållit att man naturligtvis vill behålla en svensk Transportstyrelse, men...

Utsikterna är dystra och skapar intrycket att flyg diskrimineras jämfört med annan transportverksamhet eller intressen. Några jämförelser:

För båt saknas avgifter. För bil gäller årlig registerhållningsavgift 65:- För segelflygplan och motorflygplan är motsvarande 510:- per år. För flera ägare tillkommer för både segel- och motorflygplan (under 2 ton) ytterligare 510:- per ägare! För den årliga luftvärdigheten – för sjövärdighet saknas avgift – gäller för segelflygplan 3400:- och motorflygplan 4000:-. (Motsvarande för bil, bilbesiktningen, 300:-) Till detta kommer kostnaden för 100-timmars tillsyn plus CAMO, kanske summa 25 000:-. Det innebär per år summa 30 000:- innan en enda flygtimme producerats. Det innebär vid ett timmuttag på 50 timmar per år (1000 mil) att bara denna kostnad blir 600:- per timme, dvs 30:-/mil!

Ordförande Lennart Persson tyckte ändå att de kontakter som nu förekommit med Transportstyrelsen har varit



Lennart Persson, återvald ordförande, kunde se tillbaka på ett ekonomiskt kärvt år men med bibehållet medlemsantal.



Jan Stridh, affärsflygande företagare, har tagit sig an ämnet värvning av nya medlemmar. Jan gör verkligen skäl för namnet, klart stridbar.

konstruktiva. AOPAs initiativ har uppskattats. Och – egentligen är det politikernas uppgift att ändra förutsättningarna för Transportstyrelsen.

Dan Åkerman har varit sakkunnig i och drivit hanteringen av problematiken kring EASAs underhållsbestämmelser. Det är också Dan som ligger bakom det "white paper" som IAOPA – vår internationella organisation – har sänt till EASA. Där framhålls bl a att EASA måste se till att de nationella luftfartsmyndigheterna inte tolkar EASAs direktiv fel. Som vi påpekat – och som verkligen givit eko i internationell flygpress – är ett talande exempel Transportstyrelsens uttolkning av Pipers rekommendationer och gjort rekommendationerna till obligatorium. En konsekvens är t ex att listen runt dörren ska smörjas var 30:de dag av certifierad mekaniker. Annars är maskinen grounded!

Det är stora saker att ta tag i och detta arbete från föreningens sida kostar pengar, trots att arbetsinsatserna är



## Andersson Aircraft

Köpa eller sälja ?  
kontakta oss !

se vår hemsida...  
[www.anderssonaircraft.com](http://www.anderssonaircraft.com)

Cirrus SR 20	2007
Diamond DA-20 C1	2006
Cessna 421B	1975
Cessna U 206	1965
Cessna FS 172 Reims Rocket	1968
Cessna 172G	1965
Cessna F172F	1964
Cessna 175 A	1960
Cessna 150 E	1964
Beech Duke	1975
Beech Sierra	1970
Piper Navajo	1973
Piper Chieftain	1979
Piper Seneca V	1999
Piper Seneca V	1997
Piper Seneca II	1980
Piper Cherokee Six 260	1966
Piper Arrow III	1978
Piper Archer II	1979
Piper Arrow 180	1968
Piper Cherokee 180G	1972
Piper Warrior II	1978
Piper Cherokee 140	1970
Mooney TLS / Bravo	1990
Robin 2160 Aerobat	1987
Robin 2160 Aerobat	1978
AA-5A Cheetah	1977
Glasair II FT	1994
TB 10 Tobago	1985
MFI 9 HB	1990

### Sjöflygplan

Cessna U 206 / Pee Kay	1965
Cessna A185E / EDO	1970
Cessna 172 / EDO	1978

### Andersson Aircraft AB

Box 166, 611 24 Nyköping, Sweden.  
Tel. +46(0)155 267488 Fax 267490  
E-mail: [ab@anderssonaircraft.com](mailto:ab@anderssonaircraft.com)  
[www.anderssonaircraft.com](http://www.anderssonaircraft.com)

ideella. Antalet medlemmar är därför en viktig fråga och nu har AOPA i Jan Stridh fått en initiativrik och drivande person som intresserar sig för hur medlemmarna ska bli fler, och – inte minst – var vi kan hitta stöd. Jan Stridh är företagare och flyger i den egenskapen med en Piper Arrow. När Jan som suppleant i styrelsen sedan några år sett hur AOPAs arbete går till och vilken dignitet det har, har han insett föreningens betydelse och styrelsemedlemmarnas och andras insatser.

– Vi måste ha fler medlemmar. Nu ska vi lägga upp en strategi för det. Vi kan inte belasta styrelsen med detta. Det behövs hjälp från hela landet. Men, vi har behållit medlemsantalet under 2010. Det är inte så på andra håll. Det är starkt.

För att underlätta medlemsvärvningen ska de olika medlemsavgifterna presenteras pedagogiskt så att det är lätt att konstatera vad ett medlemskap kostar. Man kan t ex välja om man vill ha tidningen *AOPA Pilot* eller ej. Medlemmarna ska också få något i sitt medlemskap. Den nya försäkringen – ingår normalt i medlemsavgiften – är uppenbarligen mycket förmånlig. Det har redan meddelats att en ny medlem anslutit sig tack vare den. Erfarenheter gjorde vederbörande vid ett allvarligt haveri där han själv ej var vållande men skickligt nödländade på minimalt utrymme. Brist på motsvarande försäkring den gången fick negativa konsekvenser, så AOPAs nya försäkring välkomnade han och blev medlem. Motsvarande försäkring anses annars



Lars Hjelmberg, som tillhör "de utstötta" på Bromma, kunde avslöja en hel del "hemlighä" kring Swedavias hantering av allmänflyget på Bromma.

kosta mellan 1200-2400 per år, varför de 200 som finns i medlemsavgiften är synnerligen förmånligt. Ansvarig för förhandlingsframgången är Bengt Eklund (flyger en Mooney).

Verkligen intressant – för att inte säga dramatiskt – blev Lars Hjelmbergs redogörelse för vad som sker på Bromma nu under Swedavias hägn. (Se äv FH 1/11, s 10) Här fick deltagarna sig till livs hur mycket som sker i det fördolda sedan Luftfartsverket delades upp i LFV, som sköter luftrummet, och bolaget *Swedavia* som driver flygplatser. Efter bolagsbildningen stryps offentlighetsprincipen, men Lars hade genom Kammarrätten skakat fram information. Vad som nu kommer att hända med allmänflyget på Bromma är ovisst. Hanteringen från Swedavias sida är förvånande, mildt uttryckt.



Dan Åkerman har varit drivande i ämnet underhållsbestämmelser och CAMO.

Det blev små förändringar i den nya styrelsen: Lennart Persson valdes på nytt som ordförande. Ny i styrelsen blev Jan Stridh, ledamot, och Joel Janlöv och Dan Åkerman suppleanter.

*Torgil Rosenberg (text och foto)*

## Ny medlemsförmån:

## Prova Jeppesen iPad fyra månader gratis!

Vid IAOPA Europas regionalmöte i Friedrichshafen meddelades av Cay Roth från Jeppesens Frankfurtkontor möjligheten för AOPA-medlemmar att under fyra månader få fri prenumeration på JeppView digitala karttjänst.

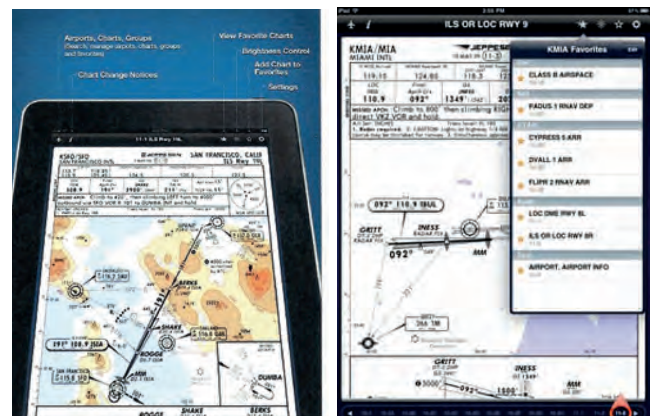
Den som redan har tjänsten får också dessa gratismånader.

Erbjudandet är värt €125.

En av finesserna med digital presentation är att man kan *välja* det man behöver av information

iPad-tekniken möjliggör också planering var som helst.

Se info på sid 14 hur man går till väga.





## Medlemsavgifter AOPA-Sweden 2011:

I avgiften ingår tidningen *Flyghorisont* (4 nr/år) och samtliga medlemsförmåner utom "AOPA-PREMIUMPAKET".

Dessutom ingår en utomordentligt fin pilotförsäkring.  
Liv- och olycksfallsförsäkring gäller tills Du fyller 65 år  
och olycksfallsförsäkringen till 70!

För alla andra förmåner, se hemsidan

[www.aopa.se](http://www.aopa.se)

### MEDLEMSAVGIFTER 2011

Insättes på PG 35 10 05-4

#### EK-medlem:

(Du som flugit EK under 2011 blir gratis medlem i AOPA-Sweden under 1 år! Även "Premiumpaketet" ingår, dock ej försäkringen. Anmäl Dig på [www.aopa.se](http://www.aopa.se))

**Gratis EK-året.**

#### Ordinarie medlem

(En krona om dagen + 200 kronor för full pilotförsäkring med efterlevandeskydd)

**565,00**

#### Pensionär 65-69 år

(En krona om dagen + 85 kronor för olycksfallsförsäkring).

**450,00**

#### Pensionär från 70 år

(En krona om dagen med >30% rabatt! Försäkring ingår ej).

**250,00**

#### Ungdom t.o.m. 19 år

(En krona om dagen med >30% rabatt! Försäkring ingår ej).

**250,00**

#### Stödande medlem

(Donation utöver grundavgiften är välkommen).

**250,00**

#### TILLVAL:

##### "AOPA-PREMIUMPAKET":

USA leder utvecklingen av allmänflyget. Genom detta tillval blir Du snabbast orienterad om internationella nyheter inom både teknik, avionik, flygning och flygplan! Paketet innehåller:

- **12 nummer per år av AOPA-Pilot!** Världens bästa flygtidning! Mer än 2000 sidor flyg på engelska varje år!
- **Pilotinloggning på AOPA-Online!** Världens bästa webb-portal för Dig som flyger: ( [www.aopa.com](http://www.aopa.com) ). Där finns massor av kurser, filmer, och andra nyttigheter för varje pilot!

**375,00**

#### OBS!

Genom ett förmånligt avtal med AOPA-USA och genom en f.n. låg dollarkurs går ca 100:- av denna avgift direkt till vårt arbete för piloter och flygplansägare i Sverige

#### FÖRETAG OCH ORGANISATIONER:

##### Företagsmedlem:

500:-utgör medlemsavgift (ej avdragsgill)  
samt 3.900:- + moms utgör avdragsgill serviceavgift.  
Under 2011 kommer ett antal direkt lönsamma nyheter för medlemmar i denna kategori. Håll utkik på hemsidan!

**4 400,00**

# AOPA-SWEDEN DUBBELT UPP! MEDLEMSTÄVLING! VINN FANTASTISKA PRISER!

*Vinn ett avanceflygpass tillsammans med Jacob Holländer  
i hans "Pitts S2B Airshow special"!*

Namnet på tävlingen betyder helt enkelt att styrelsen har bestämt att AOPA-Sweden skall bli dubbelt så många medlemmar som i dag! Denna tävling är därför en del i ett omfattande program mot detta vårt gemensamma mål!

Jacobs häftiga uppvisningsmaskin är naturligtvis utrustad

med spakar i båda sittbrunnarna, och möjligheten att själv få "känna på" i en manöver eller två kommer säkerligen att infinna sig!

Tävlingsuppgiften är mycket enkel! Den som har värvat flest nya medlemmar fram till den 31/3 2012 kommer att bli uppringd av Jacob Holländer och få vinnarbeskedet för 1:a pris!

Dessutom: En av alla de som värvat minst en ny medlem kommer att få ett likadant pris! Detta då ytterligare en likadan flygning kommer att lottas ut bland alla de som inte var bäst! Flygningen med Jacob Holländer går av stapeln under flygsommaren 2012. Skall det bli Du som flyger så är det bara att sätta igång direkt! När Du värvat Din 1:a medlem är Du automatiskt anmäld till tävlingen! Alla medlemmar har därför chans vinna detta fina pris, men är du bäst, så vinner Du garanterat! Har Du värvat minst en ny medlem, ja då kan det bli just Du som blir uppringd av Jacob!

Håll utkik på hemsidan! Nya fina priser läggs in i tävlingen kontinuerligt fr.o.m. starten ända fram tills den slutligen avgörs den 31/3 2012!

Läs mer på hemsidan under "medlemmar" - "Värningstävling". Där hittar Du tävlingsregler, tips och råd m.m. Om Du saknar Internet så kontakta vårt kansli!

*Styrelsen genom "Member Relations"!*

## AOPA-Sweden dubbelt upp! Tävlingsregler

### §1. Tävlingsdeltagare:

- 1.1. Samtliga medlemmar i AOPA-Sweden deltar automatiskt i tävlingen under förutsättning att:
  - 1.1.1. Medlemsavgiften är betald.
  - 1.1.2. Du inte tillhör AOPA-Swedens arbetsutskott (M)ember (R) elations.
  - 1.1.3. Ditt medlemskap inte är tecknat i kategorin "företagsmedlem".
  - 1.1.4. Du under tävlingens gång lyckas värva minst en ny medlem i kategorin "Ordinarie medlem".

### §2. Tävlingsmomentet:

- 2.1. I tävlingen gäller det att värva nya medlemmar till AOPA-Sweden. Flest poäng (§4) vinner!

### §3. Tävlingsperiod:

- 3.1. Tävlingen inleds den 7/6 2011 och avslutas den 31/3 2012.
  - 3.1.1. Den 31/3 2012 utgör sista dag då personuppgifter för ny medlem skall ha inkommit till AOPA-Sweden.
  - 3.1.2. Den 9/4 2012 utgör sista dag då medlemsavgiften för nya medlemmar tecknade under de sista tävlingsdagarna skall ha registrerats på föreningens konto ( Pg 351005-4 )

### §4. Poängberäkning:

- 4.1. Antal poäng för varje ny medlem är beroende av vilken medlemskategori den värvade medlemmen tillhör. Antal poäng per kategori framgår i följande tabell:

Kategori	Poäng
Ordinarie medlem	4
Pensionär 65-69	3
Pensionär från 70	2
Stödande medlem	1
EK-medlem	1
Tilläggs-poäng för AOPA-Sweden "Premiumpaket" (Tidningen AOPA PILOT samt inloggningsuppgifter till AOPA-Online)	1

4.3.

### §5. Registrering av ny medlem:

- 5.1. Personliga uppgifter för värvad ny medlem kan registreras på ett av följande sätt:
  - 5.1.1. Nedtecknas på formuläret "Medlemsansökan" vilket kan rekvideras från vårt kansli. Formuläret skickas ifyllt till: AOPA-Sweden, Bromma Flygplats, Grind B, 168 67 BROMMA.
  - 5.1.2. Registreras direkt på [www.aopa.se/Medlemsansokan.htm](http://www.aopa.se/Medlemsansokan.htm).
- 5.2. Tävlingsdeltagarens (värvarens) medlemsnummer eller namn och bostadsort skall anges på anmälan.

### §6. Poängsammanräkning:

- 6.1. För varje ny medlem som registreras hos AOPA-Sweden under tävlingsperioden kontrolleras följande:
  - 6.1.1. Vem som är angiven som "värvare" på aktuell medlemsansökan.
  - 6.1.2. Att medlemsavgiften för den "värvade" medlemmen är betald. (senast 10 dagar efter att medlemsansökan har inkommit till AOPA-Sweden).

### §7. Utlovningsvinster:

- 7.1. Den som har värvat minst en ny medlem deltar automatiskt i utlottning av ett antal publicerade priser.
- 7.2. Dragning äger rum i samband med föreningens årsmöte i april 2012.
- 7.3. Vinstutbetalning sker i enlighet med enl. §9.
- 7.4. Först utses vinnare enl. §6. Därefter dras utlovningsvinsterna. Vinnare enl. §6 deltar således ej i lottningen.

### §8. Vinnare:

- 8.1. Vinnare är den som under tävlingsperioden har fått flest poäng i enlighet med §6, eller har lottats fram enl §7.

### §9. Vinstutbetalning:

- 9.1. Vinst innebärande deltagande i aktivitet verkställs under sommarhalvåret 2012.
- 9.2. Varuvinst skickas till vinnaren under april månad 2012.

### §10. Vinstskatt:

- 10.1. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

## EFTA European Flight Training Academy

Välkommen till en modern svensk flygskola med pedagogiskt tänk och internationellt erfarna instruktörer. EFTA ligger vid Bromma flygplats och har ett omfattande kursutbud. Bland våra kunder hittar du både piloter och större flygbolag.

Kontakta oss eller läs mer på [europeanflight.se](http://europeanflight.se).

- Flygläroarbildning
- PPL
- ATPL-teori
- MCC
- Trafikflygarutbildning
- Typutbildning B737
- Typutbildning A320

"Jag uppskattade EFTAs flexibilitet och önskan att tillgodose elevens behov".

Sven Rahm  
Skolchef Primera Air  
Gått EFTAS TRI/SFI  
Instruktörskurs Boeing 737



08-262770 | [www.europeanflight.se](http://www.europeanflight.se) | [info@europeanflight.se](mailto:info@europeanflight.se)

# Betydelsefullt IAOPA-möte i Friedrichshafen: Franskt initiativ i I-utbildningen, underhållsfrågor, kostnader, lärarfrågor

*Hur viktiga IAOPAs insatser är för att försvara allmänflyget framgick av det europeiska IAOPAs regionalmöte i samband med flygmässan i Friedrichshafen.*

## Starkt från AOPA-France

I Frankrike har tagits viktiga steg för att hjälpa allmänflyget att undvika de skadeverkningar som EASAs förslag om instrumentflygning och dess attacker mot N-registret i Europa. Innan EASA i april nästa år tar över ansvaret för FCL, flight crew licensing, avser Frankrike ha



jobbar för  
dej

ett ICAO-godkänt, rimligt tillgängligt I-bevis för PPL-piloter. De som redan har ska försäkras "grandfather rights" under EASA. Fransmännen tror och hoppas att, om en handfull europeiska länder accepterar deras IR (instrument rating), kan kanske EASA övertalas att inte fortsätta med – som man uttrycker det – sina destruktiva planer.

Vid detta det 126:e regionalmötet presenterade *Emmanuel Davidson*, AOPA-France´ executive vice president, förslaget och kunde berätta att det har aktiv support från den franska luftfartsmyndigheten DGAC. Den praktiska utbildningen ska omfatta 45 timmar minimum, mer än ICAOs krav, men de största förändringarna berör teorin. Istället för sju skriftliga examina som täcker mängder av onödiga ämnesområden och frågor som gäller 747:or eller A340:or eller hur man beräknar machtalet för en PA-28, ska det vara en examen med frågeställningar som är relevanta för den som flyger enmotorigt.

Det var som att höra ekon från SPAF/AOPAs strävanden under 70-talet. *Emmanuel Davison* påpekade att ett europeiskt I-bevis idag är utom räckhåll för 99 procent av privatflygarna och tillade:

– EASAs working group FCL 008 arbetar i snigelfart med ny IR och kommer ingen vart.

*Patric Gandil*, som basar för civilflygavdelningen i franska luftfartsmyndigheten, deklarerade att situationen kräver omedelbar handläggning. De omfattande studierna i Europa gör att

många utbildar sig i USA och flyger N-registrerat. Under FAA är flygandestandarden lika hög eller högre medan den teoretiska delen är mer tillämplig och rimlig. Därför ska nu *Patric Gandil* i maj besöka USA och flyga med *Bruce Landsberg*, AOPA Foundation, för att studera FAAs IR i praktiken. Detta är både välkommet och anmärkningsvärt.

Återigen, här är det viktigt att andra länder ansluter sig till dessa tankegångar så att det kan ge genomslag i EU. Det sägs att EASA börjar inse att dess anfall mot N-registret kommer att skada mer än man först trott. EASA hade kalkylerat med att 2-3000 förare skulle drabbas, men nu talas det om 68 000. IAOPA tror antalet är ännu större.

Problemet för närvarande är dock att allt finns redan i Europaparlamentet som gör att det blir svårt att ändra och kan komma att drabba piloter, drabba en bransch som redan är i dåligt skick.

## USA ljuset i mörkret.

Regionalmötet hade föregåtts av ett möte mellan EASA-tjänstemän och IAOPA-representanter och sades ha varit ett nedslående historia. *Bruce Landsberg* kommenterade:

– Jag blev ganska uppiggad av hur lyckosamma vi är i US. Våra myndigheter verkar klart resonabla i jämförelse med era.

EASA fingrar tydligen på det mesta, det ena förslaget värre än det andra. Man ska förbjuda kostnadsdelning när man flyger. Hur ska flyglärare kontrolleras och legitimeras? (hur gör man med biltrafik, får man inte dela kostnad där heller??) Men det är väsentligt för oss alla inom IAOPA-sfären att AOPA-US ställer upp med sådana som *Bruce Landsberg* i dessa tunga sammanhang.

Stor uppmärksamhet fick underhållsfrågorna, inte minst AOPA-Swedens insatser genom *Dan Åkerman* och *Lars Hjelmberg*. Det handlar dels om EASAs krav, men i synnerhet hur de nationella luftfartsmyndigheterna tolkar EASAs direktiv. Vi har tidigare påpekat de absurda konsekvenserna, men nu är

de i alla fall uppe i internationella sammanhang. Det finns osannolika historier om konsekvenserna hittills och som vi hoppas kunna redogöra för så småningom. Som tidigare nämnts blir det förödande om en rekommendation förvandlas till obligatorium och – som *Dan* påpekade – ett "eller" blir "och". Ett av resultaten har blivit dramatiska kostnadsökningar för underhållet och flygplan har blivit stående på marken.

IAOPA senior vice president *Martin Robinson* kunde meddela att IAOPA Europa har gått samman med Swiss Aircraft Maintenance Association och begärt av EASA Executive Director *Patrick Goudot* att helt göra om Part M (som gäller underhåll). *Martin Robinson*:

– Vi kommer också att ta upp det med kommissionären *Siim Kalas* och Parlamentet. Frågorna väcker staka känslor. Med alla dessa onödiga nya krav kommer det att flygas mindre och mindre och med underhållsföretagens stora fasta kostnader kommer dessa att få stora problem. Systemet drabbas. Vi måste få in sunt förnuft, annars brakar det hela ihop.

*Martin Robinson* underströk också vikten av att de nationella AOPA-organisationerna uppvaktade sina respektive luftfartsmyndigheter, klarar ut vilka personer som håller i de olika frågorna och går på dem. Och även på regerings- eller riksdagsnivå.

Flyghorisont har tidigare efterlyst "flygetablissemangets" hjälp i allmänflygfrågor utan att få gehör, men nu meddelades att både Airbus och Rolls Royce ställer upp till allmänflygets försvaret. Kan vi få med oss SAS, Flygtekniska föreningen, Flygvapnet, Svensk Flyghistorisk Förening hos oss?

Till sist: IAOPA Europe är enda allmänflygorganisation som har varit med hela tiden i arbetet med SESAR, the Single European Sky Air Traffic Management Research Programme. Trafikflyget ifrågasatte inledningsvis huruvida det överhuvudtaget behövdes okontrollerat luftrum!

TR

# Antalet certifikat: 3-4 flygklubbar per år försvinner!

Redan 1986 uppmärksammade Flyghorizont att 1968-1986 hade 12365 cert utfärdats och 10347 försvunnit. Giltiga år 1968 var 4312, år 1986 var de 6330.



*AOPA-S har analyserat PPL-utvecklingen. Skrämmande tendens pågår, ett resultat av den förda allmänflygpolitiken i vårt land just nu.*

Allt högre kostnader, nya och i många fall absurda regler och krav tillsammans med nedläggning av flygplatser är förödande för näringen! Medan det i övriga EU utvecklas en hel industri inom allmänflyget just nu väljer Sverige genom regeringens passivitet och Transportstyrelsens "fria spelrum" att stå utanför. Infrastruktur och flygare tvingas därmed bort.

En sammanställning (Fig 1) visar hur många som hade certifikat år 2000 och *hur många av dessa* som har låtit certen falla. Tittar man på antalet förfallna och antalet nya varje år kan man se (Fig 2) att *förfallna* cert ökade kraftigt efter avgiftshöjningarna för certförnyelse år 2004 för att sedan falla tillbaka efter AOPAs lyckade kampanj med sänkning av avgiften. Värt att notera är att åter ökar bortfallet av cert,

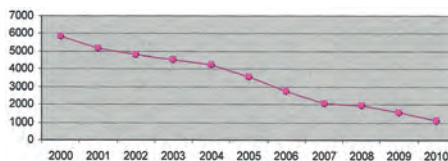


Fig 1

ett direkt resultat av bl a nedläggningen av Barkarby och fördyrade underhållskostnader (CAMO). Förlorade i rött, nya i grönt.

Fig 3, slutligen, visar antalet gällande certifikat. Från att ha hållit sig kring 6000 under några decennier, har

de nu sjunkit från straxt under 6000 år 2000 till straxt under 4000 i år. Här ska faktiskt *samhället* känna ansvar för hur man behandlar de mångmiljoninvesteringar i utbildning av enskilda som de inte kunnat ta tillvara i den utsträck-

Kvarvarande cert totalt:

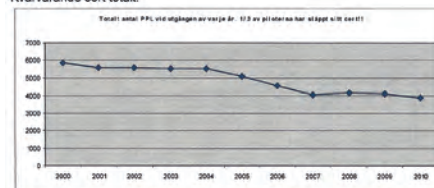


Fig 3

ning som de hoppats. Lågt räknat motsvarar de under tio år till antalet 1984 förlorade cert 200 miljoner i förlorad utbildningskostnad. Och, förlusten i antal motsvarar 30-40 flygklubbar!

*Jan Stridh*



Fig 2

[www.qbenai.com](http://www.qbenai.com)



## Luftfartsförsäkring som täcker din typ

Individuell behandling och säkerhet kommer inte utan erfarenhet. QBE har genom 120 år vuxit till att bli ett av världens 25 största försäkringsbolag med närvaro i 45 länder. Det är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister inom luftfartsförsäkringar kan vi också hjälpa dig, så att vi tillsammans hittar den lösning som täcker ditt försäkringsbehov.

**Kontakta QBE – din stabila partner!**

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Telefon: +45 33 45 03 00 • E-post: [info@dk.qbe.com](mailto:info@dk.qbe.com)

# Torgil Rosenberg: Värt en fundering: Hur utbildas till privatflygare?

*AOPA i USA har kunnat notera att ett besvärande stort antal som börjar lära sig flyga hoppar av utbildningen i förtid. Detta föranledde en studie som kunde lägga fram sina resultat vid AOPA Summit 2010 och som berördes i Flyghorisont 4/2010. I AOPA Pilot refererades resultatet.*

## AOPA-studien

Intressant är att kostnaden inte är ett primärt hinder. Studien indikerar att den viktigaste komponenten är utbildningens *kvalitet*. Så här ser listan ut över sådant som elever förväntar sig när de inleder utbildningen:

**Utbildningens kvalitet:** Eleverna förväntar sig att flygskola och lärare är kvalificerade, professionella och hän- givna i den pedagogiska insatsen.

**Fokus på kunden:** Eleven förväntar sig att flygplanen är säkra, väl under- hållna, att schemalaggningsplanen är flexi- bel och anpassningsbar, och gott resul- tat för nedlagd tid och satsade pengar.

**Gemenskap:** Eleverna vill gärna kän- na att de tillhör en gemenskap där deras framsteg – första lektionen, första EK, kontrollflygning – kan framhållas, ven- tileras.

**Informationsflödet:** Eleverna vill att flygskolan ska befinna sig i framkant när det gäller kostnadseffektivitet och lärarkvalifikationer och vill gärna ta del av andra elevers framgångar.

Andra faktorer som diskuterades vid AOPA Summit var *mängden kun- nande* som eleven måste ta till sig. Man borde undvika för mycket, d v s i ett visst stadium *onödigt material*.

## Säker trots lågt timuttag

Och därmed över till några egna reflek- tioner i detta sammanhang.

Vi kommer inte ifrån att privatflyget ständigt har utsatts för ökande kostna- der, i många fall definitivt omotiverade i jämförelse med andra färdmedel, men de får som effekt att timpriset ständigt

stiger. Detta i sin tur medför lägre år- ligt timuttag. Ett lågt timuttag anses ge sämre säkerhet hos föraren.

Bristande rutin kan givetvis på- verka säkerheten, men det är här jag personligen är övertygad om att vi alla borde tänka om. (Glöm inte heller att ”för mycket” rutin också kan vara ne- gativt, skapa låt-gå-mentalitet.) ”Vi i branschen” som vet vad flygande kan ge av livskvalitet måste väl ändå önska att fler och fler får uppleva att flyga själv. De ska inte ”hindras” av att de flyger ”för litet”. Det ska inte vara ett osäkerhetsmoment att flyga sällan. Det är här jag vill att man går på djupet med hur utbildningen ska se ut *om man vet att vederbörande elev kommer att flyga bara 10-20 timmar per år*.

## Standardisering

Jag har länge närt en önskan att kunna arrangera ett diskussionsmöte med berörda parter i denna fråga. Av det skä- let tillbringade jag en vecka hos AOPA i USA februari 2009 för att diskutera dessa tankegångar. Till saken hör att jag betraktar mig just som en lågt- timuttag-per-år-förare. De sista aktiva 16 åren flögs i genomsnitt 26 timmar per år, men de omfattade en flygning varje år ut i Europa. (VFR och utan autopilot.) De 16 åren hade dessutom föregåtts av ett treårigt uppehåll. Detta har givit erfarenheter av hur det är att flyga ”med lågt timuttag” och vad som då är väsentligt.

Jag tyckte mig få gehör hos AOPA Air Safety Foundation för mina tan- kegångar. Man höll med om att flyg- läraryrket många gånger är en bit på

väg mot kaptensskap, vilket betyder att den pedagogiska delen inte får tillräck- lig uppmärksamhet. De insåg också problematiken i lågt timuttag och hur utbildningen är utformad. I AOPA Pi- lot har också berörts frågan om ”för-



Bruce Landsberg, AOPA Foun- dation, skriver tänkvärda saker när det gäller flygsäkerhet.  
Foto Torgil Rosenberg

mycket-teori”. Läs Bruce Landsbergs utmärkta *Math myths*, s. 30, AOPA PI- LOT januari 2011!

Önskemålet är naturligtvis att få till stånd ett diskussionsmöte, men i vän- tan på det, låt mig peka på några som jag ser väsentliga exempel. *Standar- disering* av manövrer. Alla landningar ska göras på samma sätt. Sidvinds- landningar med ”låg vinge” istället för att krabba. Att kunna hantera *förlust av yttre referenser* med *enkel och väl genomtänkt/inövad* teknik kanske ska betraktas som lika viktigt som att kun- na landa!

## Bli fler...

För förtydligande vill jag påpeka att det här handlar om privatflyg, *inte* yr- kesflyg. Om vi kan lära oss flyga säkert även med 10-20 timmar om året, då kan vi ha råd att behålla certet och då kanske det så småningom blir fler tim- mar, det kanske blir mörkertillstånd, det kanske blir ett I-bevis. Och, först och främst, vi kan *bli fler* som flyger. Målet är således att – även om man flyger sällan – man ska *känna sig kom- fortabel* i det ögonblick man gjort sina förberedelser, sitter på förarplats och startar motorn.

Att flyga själv måste göras mer naturligt. Det finns en ny värld att upptäcka.  
Foto Torgil Rosenberg



*En jätte har vaknat:*

## Ska vi behöva lära av Kina?

*Ur vår kollega AOPA letter – AOPA-Germanys tidning – har vi hämtat en artikel av Michael Erb och gjort ett sammandrag. Michael Erb är VD i AOPA-Germany.*

En kinesisk delegation besökte i höstas den tyska flygplatsen Schönhagen. Anledningen till besöket var att studera hur allmänflyget fungera eftersom Kina är i full färd med att bygga ut förutsättningarna för allmänflyg. Låter ofattbart?

Situationen är den att Peking har insett allmänflygets betydelse och analyserar sedan några år tillbaka denna sektor och dess betydelse för den Kinesiska företagsamheten. Med jämförelsevis små insatser kan man upprätta en infrastruktur som miljövänligt och säkert kan binda samman regioner. De senaste decenniernas ekonomiska utveckling har genererat en omöjlig trafiksituation på vägarna och trafikflyget kan inte effektivt binda samman städerna. Nu väntar man inte på analysresultat utan arbetar målmedvetet för att utveckla.

I december 2010 meddelades att det kinesiska statliga AVIC International köpt amerikanska motortillverkaren Continental som var i behov av finansiell förstärkning för att utveckla nya produkter, t ex göra den bränsleekonomiska dieselmotorn TD-300 mögen för serietillverkning.

I februari följde nästa tillkännagivande. AVIC International avser även att köpa amerikanska flygplantillverkaren Cirrus som också haft ekonomiska problem med minskad produktion och personal som följd. Den affären måste dock godkännas av amerikanska myndigheter.

Kina kommer också att bygga 45 nya flygplatser till de redan existerande 175. Det talas också om att de lägre luftrumsnivåerna kommer att släppas fria för privatflyg, något som tidigare varit helt otänkbara. Det nyligen bil-

dade AOPA-China har tio medarbetare och svarar direkt inför regeringen.

Detta är helt klart nya tongångar. Cessna och Diamond har redan tillverkningar i Kina. Även om statsskicket i Kina inte är vår förebild, erbjuder Kina med 1,3 miljarder människor naturligtvis en marknadspotential som vi bara kan drömma om. År 2010 levererades världen över totalt 889 kolvmotorflygplan, en siffra som således skulle kunna komma att mångdubblas. AVIC International säger ”vi vill 2020 tillhöra världens allmänflyg på toppnivå.”

# Lär dig flyga helikopter

## Utbildning till Helikopterpilot

Privat- och Trafikflygcertifikat  
PPL-H och CPL-H

Helicopter Assistance har under 25 år utbildat fler än 600 elever till piloter för privat & trafikflyg samt flyglärare. Vi erbjuder olika lösningar för praktik och teori med rullande schema etc. Du kan hyra, leasa eller köpa en Robinson helikopter av Generalagenten, kombinerat med vår service & försäkring samt finansieringserbjudande. Vi kan även ge dig ett bra driftsavtal.

### Nyhet för våra elever!

Studentrum på Bromma för 2 000:-/månad.



### SPECIALERBJUDANDE

Komplett utbildning PPL-H (ex teori) från 150.000:-  
(46 tim. utbildning inkl. uppflygning. Med PPL-A ännu billigare.)

**HELICOPTER ASSISTANCE AB**  
Tel. 08-98 70 00 [www.helicopterassistance.com](http://www.helicopterassistance.com)

# AOPA/SPAF fyller 50 år 2012: Del 3: Programförklaring, flyglärarkurs i Atlantic City, AOPA/SPAF värd för IAOPA World Assembly i Hälsingborg

*Genom Flyghorisont kunde föreningen fortsätta sin upplysningsverksamhet och ge utrymme för debatt. 1969 -70 var en intensiv period för föreningerna som framgår här.*

## Flyglärare på skolbänken

Ett betydelsefullt initiativ togs 1969. En flyglärarkurs arrangerades av AOPA-US och SPAF/AOPA-S. Skälet var dels tanken på begränsad instrumentflygkännedom och dels ett eventuellt införande av kontrollerad VFR (CVFR) för att få flyga i luftlederna och därav följande utbildning. Intressant i sammanhanget var att SPAF inte fick något bidrag till denna resa. Flygsäkerhetsanslag utbetalades till "annan organisation". Däremot kostade Luftfartsverket på att skicka en egen representant, *Bengt Palmqvist*, för att följa kursen.

Resan blev naturligtvis en upplevelse för de deltagande. Ytterst kvalificerade föreläsare, de flesta från FAA, levererade värdefull information. En av de färgstarkaste var *Jack Eggspuehler*, professor vid Ohio State University, Columbus. Eggspuehler är mannen bakom AOPA 360°-kurs, den kurs som kan sägas ha lagt grunden för den senare just tillkomna begränsade instrumentkännedomen i svenska PPL och som SPAF redan 1964 hade in-



Max Karant (i mitten) var en färgstark personlighet hos AOPA-US. Här konfererar han med Jim Stargel (th) och svenske flygläraren Bengt Grafström.  
*Foto Torgil Rosenberg*

roducerat. Oerhört pedagogiskt lärde han ut viktiga ingredienser i hur instrumentflygning går till, enkla, viktiga ting som stannar i minnet och därför kan ha betydelse i en situation.

*Pete Campbell*, FAA-kontrollant med 24 000 timmar, berättade om en gemensam standard hos flyglärarna och som åstadkoms genom att vart annat år låta lärarna möta ett team från FAA som då kan bibringa lärarna nya rön, nya utbildningsmetoder.

Stor generositet visades gruppen

från AOPAs sida. Ledare var *Jim Stargel* som verkligen tog hand om den svenska gruppen. Veckan sammanföll med AOPAs årliga Plantation Party, det som idag kallas AOPA Summit. Utställning, debatter och föreläsare tillhörde detta arrangemang.

## Programförklaring

I Flyghorisont nr 8 1969 kunde för första gång presenteras en "programförklaring", ett dokument som godkändes vid årsmötet i oktober. Mot bakgrund för vad som sker 2011 kan det vara skäl att studera något ur texten. Föreningens huvudpolicy:

1 Att resa fritt inom och mellan olika länder och folk är en mänsklig rättighet, som inte får beskäras utan allvarliga skäl.

2 Luftfartsmyndigheterna – i Sverige Luftfartsverket – måste ha till uppgift att inte endast reglera utan också främja all luftfart. (En ändring av Luftfartsverkets instruktioner är således nödvändig.)

Fortsättningsvis kommer en lista med exempel som är en följd av målsättningen:

– På lika villkor ska varje människa ha lika rätt att kvalificera sig att framföra flygplan i flygningens alla former

– Sådana kvalifikationer skall kunna uppnås och bibehållas med rimlig respekt för den sökandes behov, ekonomi och integritet, samtidigt som hänsyn måste tagas till den kontrollerande myndighetens behov av praktiska kontrollmöjligheter.

– Luftrummet över allt land och vatten skall vara fritt att bruka för varje sålunda kvalificerad civilperson inom ramen för ett för alla brukare användbart och rationellt uppbyggt trafiksystem.

– Vid konstruktion av detta trafiksystem, särskilt med hänsyn till dess acceptabla säkerhet, måste statistiska/tekniska/ekonomiska principer tillämpas utan att någon trafikantgrupp gynnas eller missgynnas.

Jack Eggspuehler använde overhead synnerligen pedagogiskt. Kunde ständigt ändra instrumentinställningarna för att skapa nya situationer under "instrumentflygning".

*Foto Torgil Rosenberg*





Efter IAOPA World Assembly följde den då största flygutställningen och tillhörande flygdag på Ängelholms flygplats.  
Foto Torgil Rosenberg

– I säkerhetens intresse måste varje stat utan diskriminering förse den flygande allmänheten med sådan information, som är nödvändig för flygningens säkra genomförande.

– Investeringar som görs med allmänna medel skall vara tillgängliga för allmänt bruk och får inte reserveras för enskilt eller statligt bruk, förutsatt att nationella säkerhetsintressen inte äventyras.

– De bestämmelser och regler som fordras för att organisera verksamheten skall skrivas i samråd med berörda parter.

Det påpekas att myndigheter och allmänhet är utsatta för ett enormt tryck från den kollektiva luftfarten. Ännu idag kan man undra om trafikflyget är en av våra motståndare att döma av vissa symptom. Eftersom allmänflyget kommer att vara leverantör av piloter till dessa bolag framgent missar de i så fall en poäng.

Vidare tar Programförklaringen upp diskussioner om den tekniska utvecklingen. GPS fanns ännu inte varför det talas om att önska billiga doppler-, tröghets- och hyperbelsystem för navigering. Apropos GPS är det värt att notera att redan här (år 1969) framförs att "...på längre sikt måste tekniska system utarbetas, som möjliggör separation utan inblandning av markbunden kontroll, d v s föraren måste förse med instrumentering som ger tillräcklig upplysning om annan trafik. Kontrollen kan därmed återföras dit där den kan

utövas snabbast och mest ekonomiskt, nämligen från förarplats."

1986 hade Håkan Lans tagit fram denna teknik, som då också Flyghorison var först med att presentera, men den är ännu inte i allmänt bruk även om det (kanske) rör på sig. Att behovet av den känns av märks i ständigt ökat antal inlägg om ADS-B, det tekniska namnet. I SPAFs programförklaring var man således tidigt ute!

## WA i Hälsingborg

1970 hade SPAF åtagit sig att vara värd för IAOPAs World Assembly, det tredje i IAOPAs historia. På Parapeten i Hälsingborg kunde världens AOPA-organisationer samlas under trevliga former och viktiga diskussioner. IAOPA-presidenten J B Hartranft ledde sittningarna. Den vid den här tiden ende flygande riksdagsmannen Rolf Clarkson (M) öppnade konferensen:

– I Sveriges riksdag anses allmänflygets olika problem viktiga och de diskuteras ofta. Vi är några riksdagsledamöter som är synnerligen intresserade av att hjälpa allmänflyget att växa och utvecklas, eftersom vi tror att allmänflyget i framtiden kommer att i ännu högre grad vara ett kommunikationsmedel av största betydelse.

Inbjuden var också KSAKs generalsekreterare Kjell Rassmusson.

Här talades om utbildningsfrågor, former för att möjliggöra kontrollerad VFR, att gyohorisonen är det allenarådande instrumentflyginstrumentet och kul-och-spade-undervisning förlegad. Tekniskt var det viktigt att hålla tillbaka skärpta radiokrav. Chefen för FAAs allmänflygavdelning, Robert Reynolds, pekade på en fantastisk utveckling under 60-talet. I USA hade antalet förare ökat från 348 000 1960 till 720 000 1970. Antalet flygplan hade under samma tid ökat från 78 760 till 184 341. I hela världen fanns 1 500 000 förare. Luftfartsstyrelsens Curt Åkerstedt presenterade det svenska lufrummets kommande utformning vilket fick den alltid ifrågasättande Max Karant att ställa en del (besvärande) frågor.

Hälsingborgs stad bjöd delegaterna på vikingamiddag med helsteka lamm, Saab bjöd på lunch under en tur över Sundet och SPAF var värd för den avslutande middagen på Grand Hotell. Bakom hela engagemanget hade stått eldsjelen Gunnar Thunblad.

Efter World Assembly inträffade på Ängelholms flygplats den hittills största svenska flygutställningen.

Torgil Rosenberg

## Från IAOPA WA i Hälsingborg:

Tv: Diskussioner mellan fr v Torgil Roseberg, Sven Hugosson, v ordf SPAF/AOPA, och Charles Logsdon, sekr. i IAOPA. Mitten: Asado på lamm, "vikingafest". Th: Max Karant i farten. Ställer (besvärande) frågor till Curt Åkerstedt, Luftfartsverket, som just presenterat hur det kommande lufrummet över Sverige skulle te sig. Foto via Torgil Rosenberg



## Något om flygplatser

Det råder en viss turbulens just nu i landet när det gäller flygplatser.

När det gäller Hovby flygplats, t ex, så sägs det att de flygbolag som använder flygplatsen inte vill vara med i en långsiktig satsning för stt kunna använda flygplatsen kommersiellt. Frågan går därför vidare till Götene respektive Skara kommun om de vill medverka i att bibehålla nuvarande möjligheter. Om kommunerna avstår, sägs det, kommer verksamheten att dras ner till privatflygnivå med en anställd.

Ängelholm har sålts av Swedavia till kommunerna för 40 miljoner. Nu säljer kommunerna vidare till Peab för 25 miljoner, vilket har väckt uppmärksamhet.

Den nya djärva satsningen på flygplantillverkning hos Lundaföretaget Flight & Safety Design innebär att företaget letar lämplig lokalisering. Företaget nämner tre alternativ, Enoch Thulins flygplats utanför Vallåkra, Lund och Ängelholm. Givetvis söker företaget plats med gynnsammaste villkoren.

Nordmaling vill ha flygplats. Sune Högländer vid plan- och miljökontoret i Nordmaling, berättar att det funnits tankar på flygplats i 20 år. Ärendet har aktualiserats och nu passats vidare till Umeå-regionen som är ett samarbetsorgan för Umeå, Nordmaling, Bjurholm, Vännäs, Vindeln och Robertsfors kommun

## Brandflyget ”bruksflyg”

Transportstyrelsen har nu beviljat Frivilliga Flygkåren ”bruksflygstillstånd” vilket i sin tur möjliggör för FFK att ta hand om brandflyget i sommar. I god-

kännandet ingår att piloter äldre än 67 år får flyga brandflyg, ett undantag från tidigare regler.

## Fly-In i Höganäs

5 - 7th August 2011- 17:de årliga RV Fly In, Höganäs-ESMH  
[www.nsf.se](http://www.nsf.se)

## Nationaldags-Fly In i Lidköping

Nu är det åter dags för traditionsenliga **Nationaldag Fly In** på Lidköpings flygplats. Det är öppet hus för allmänheten på flygplatsen och ju fler flygplan som kommer ju roligare blir det, meddelas det. Mer info kommer på hemsidan. Nationaldags Fly In på Lidköping/Hovby flygplats (ESGL) sker **måndag 6/6 mellan kl 10.00-16.00.** [www.lmfk.se](http://www.lmfk.se)

## Franskt Fly-In

18 juni blir det ett Fly-In på flygplatsen Montlucon-Guéret, LFBK. Kontakta Béatrice de Reynal-Paris 06 80 38 74 07 eller Thierry Paris 06 11 73 3 329  
<http://flyin.lfbk.free.fr>

### Säljes

#### Sjö-Maule M 7 SE-KGU

Årsmodell 1989

TT 800 timmar

EDO 2440

Hjulställ

Radio KX 155

Transponder

Pris 800 000 SEK

ingen moms tillkommer

Exkl. årstillsyn

OBS: En ägare och brukare sedan ny.



Kan köpas till:

Hangartält 12 x 12 m

Tankvagn, sjösättningsvagn

Kjell Berglund

Utsiktsvägen 86

920 66 Hemavan

070 677 38 71

## JeppView!!!

För att komma i åtnjutande av Jeppesens digitala kartor, gör man som AOPA-medlem så här:

Ring +49 6102 5070 och knappa via engelska fram till beställning av denna promotiongrej. Sen anger man att man är AOPA medlem och anger sitt AOPA-medlemsnummer och så får man JeppView gratis i 4 månader.

Det går också att mejla samma sak med AOPA medlemsnummer osv. till : [FRA-services@jeppesen.com](mailto:FRA-services@jeppesen.com)

## Prognos för allmänflyget

En prognos vi fått meddelar följande: Antalet allmänflygplan ökar från 224 172 under 2010 till 270 920 år 2031, en tillväxt på 0,9% per år.

Fixed-wing-flygplan med turbinmotorer ökar med 3,1% per år, fixed-wing med kolvmotorer 0,2% per år och helikoptrar med 2,6% per år.

Allmänflygtimmar förutspås öka från 24 100 000 under 2010 till 37 800 000 år 2031, en årlig ökning på 2,2% per år. Flygtid för turbindrivna fixed-wing-flygplan växer med 4% per år, med kolvmotorer 0,7% och helikoptrar med 3% per år.



en allmänflygets intresseorganisation

Styrelse:

Ordf.: Lennart Persson

V. ordf. Martin Antvik

Sekr. Eder Boström

Kassör: Kjell Björklund

Ledam. 1 Mats Skröder

Ledam. 2 Andreas Hindenburg

Ledam. 3 Fredrik Brandel

Ledam. 4 Bengt Eklund

Ledam. 5 Jan Stridh

Suppl. Rolf Björkman

Suppl. Joel Janlöv

Suppl. Dan Åkerman

Grind B,  
168 67 Bromma Flygplats  
08-29 50 00,  
Fax 070-610 80 40  
PlusGiro 35 10 05-4  
[www.aopa.se](http://www.aopa.se)  
[info@aopa.se](mailto:info@aopa.se)

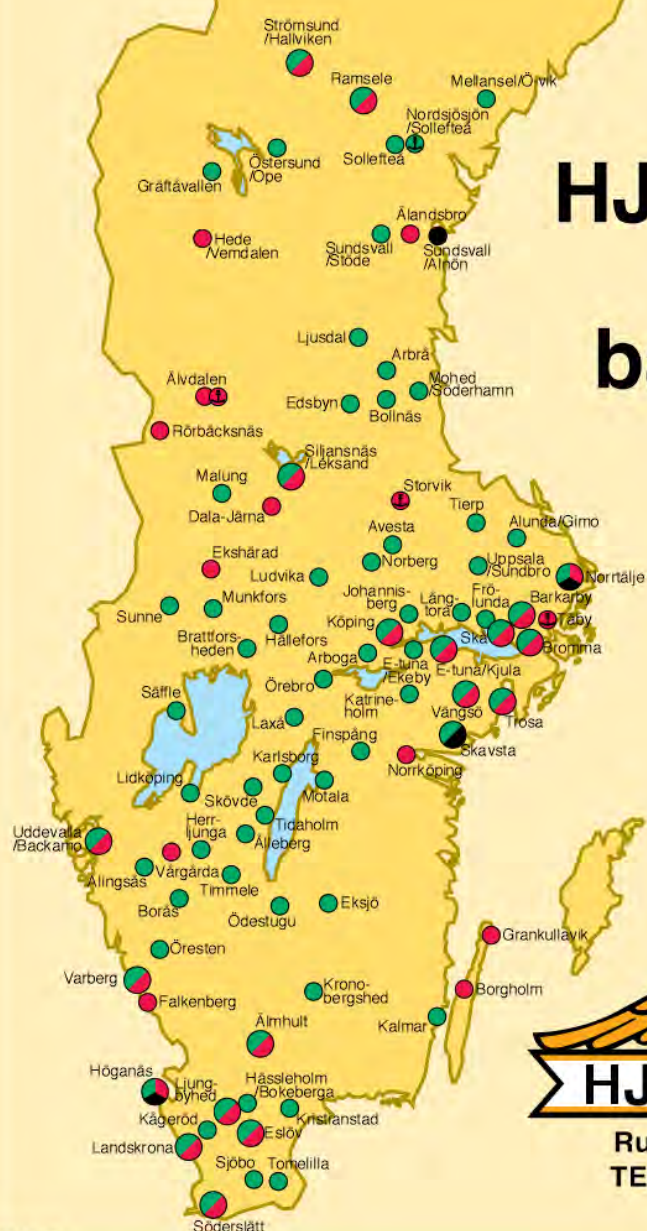


**AVGAS 100 LL**

**HJELMCO 91/96 UL**

**JET-A1**

**HJELMCO OIL AB**  
**Mycket mer än**  
**bara flygbränsle!**



- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ⚓ sjöflyg



Runskogsvägen 4 B 192 48 SOLLENTUNA  
TELEFON 08-626 93 86 · FAX 08-626 94 16  
ORDERTELEFON 021- 12 31 76