

## Öppet Brev:

### Är Transportstyrelsens Luftfartsavdelning 'rätt byxad' för att utföra sin uppgift angående tillskapande av ett legalt ramverk för Nationell Lätt Helikopter (NLH)?

Mitt svar: Nej. Med eftertryck: NEJ! Transportstyrelsens Luftfartsavdelning (nedan förkortat till TS-LF) som ju har monopol på att ta fram svensk lagstiftning kopplad till allmänflyget, saknar en rimlig ambition att utföra sitt arbete inom en tidsram som jag som 'närmast sörjande' finner acceptabel. Nedan följer min erfarenhet och motivering till min uppfattning. Vad tycker Du – skall vi tyst acceptera en illa fungerande del av statsförvaltningen? Eller borde hanteringen prövas i Förvaltningsrätten?

#### BAKGRUND

För att Du skall förstå min uppfattning – som säkert upplevs som obekväm av somliga – så behöver Du känna till fakta i målet. För alla omdömen, uppfattningar, fakta, återgivning av händelser och datum är det endast en person som skall hållas ansvarig: Eders undertecknad.

#### 1. Min personliga resa genom det svenska allmänflyget

Under en middagskonversation i november 2013 gled samtalet in på privatflyg. En av mina gäster sa att "om jag skulle börja flyga, så skulle det vara gyrokopter". "En vadå?" blev mitt svar. När gästerna hade checkat ut förmiddagen påföljande dag, gick jag förbi kontoret på väg till köket för att röja upp. Tänkte; skall bara googla gyrokopter innan jag tar itu med disken. Jag blev helt bergtagen! 14 timmar senare – med två avbrott för att hämta kaffe och disken fortfarande orörd – så var det bestämt: jag skall ta ett gyrocert och skaffa en dylik grunka. Och så blev det. Och så mycket kul jag haft och så många fantastiska människor som jag mött genom flyget i olika delar av världen. Avgjort ett av mina bättre beslut i livet.

Några år senare, i november 2017, fick jag möjlighet att haka på ett besök hos Dynali, en belgisk tillverkare av ultralätt helikopter. Där och då såddes ett frö till en resa som jag tidigare trott att jag kostnadsmässigt inte skulle ha möjlighet att genomföra: att personligen äga och drifta en helikopter.

Med market research på det globala planet som profession de senaste knappa 40 åren, så applicerades den erfarenheten på det nyvunna intresset. Således började en period av systematiskt inhämtande av information för att bättre förstå förutsättningarna; alla 'vettiga' tillverkare av fabriksbyggda, ultralätta helikoptrar besöktes, inklusive Cicaré i Argentina. Även motortillverkare och de som tillhandahåller uppgraderingar av Rotaxmotorer togs in på besökslistan.

Ett engagemang i styrelsen i Skånska Gyrokopterklubben och Svenska Rotorflygklubben, publicering av kunskapsartiklar i Pilot Briefing och andra kanaler, anordnande av nationella och internationella fly-in för rotorflyg – allt bidrog till att ytterligare fördjupa kunskaperna.

Bilden började klarna – här borde finnas en potential för att utveckla en ny klass av helikopter i Sverige. Bara det fanns en förnuftig lagstiftning att hänga upp helikopterklassen på. Och turligt nog hade TS-LF någon gång under 2019 redan sagt att man avsåg att ta fram ett paket som reglerade NLH (Nationell Lätt Helikopter med en MTOM (Max Take-Off Mass) 600 kg. Perfekt!

Med den konklusionen var det dags att göra sig färdig att möta en ny möjlighet. Således påbörjades i maj 2019 en utbildning till PPL(H) (Private Pilot License (Helicopter)). Dock, COVID-19, strul med skolningshelikoptrar och arbete kom emellan varför det dröjde ända till juni 2021 innan jag hade den åtråvärda lappen i min hand.

Och jag var lättad över att ännu hade TS-LF inte hunnit publicerat det kompletta regelpaketet för NLH. Att jag skulle komma 'försent till festen' var mitt största bekymmer med alla förseningar i utbildning.

Så lite jag då förstod hur det skulle bli...

## 2. EASA öppnar upp för nationell lagstiftning för luftfartyg med MTOM 600 kg

EASA – European Aviation Safety Agency – med sina 31 medlemsländer (EU-27 + Island, Liechtenstein, Schweiz or Norge) utgör paraplyorganisationen för nästan all europeisk flyglagstiftning. 800+ anställda på huvudkontoret i Köln håller ihop maktutövandet. I princip styr de över all civil luftfart utom den delen av allmänflyget som understiger en specificerad max startmassa. Fram till 4 juli 2018 lät EASA medlemsländernas nationella lagstiftare styra över regelverket som gällde för MTOM 450 kg. I Sverige var, och är, det TS-LFs ansvar.

När Regulation (EU) 2018/1139 trädde i kraft **2018-09-11**, höjde EASA MTOM till 600 kg., se Annex I. Men bara för de länder som aktivt valde att implementera den s.k. "opt-out", dvs. anta erbjudandet om att nationellt reglera upp till MTOM 600 kg. Av detta framgår att varje medlemsland kan välja mellan att ligga kvar på MTOM 450 kg eller välja någon annan MTOM som ligger i spannet från 450 kg upp till 600 kg. Nästan alla länder valde att anta MTOM 600 kg., t.ex. stora flygnationer som Tyskland, Polen, Tjeckien, Slovakien, Italien m.fl., men inte Frankrike som valde att stanna på 500 kg.

Ur ett NLH-perspektiv är MTOM 600 kg. av synnerligen stort värde:

1. Allt som kan skaka sönder på en helikopter kommer skaka sönder – det är bara en tidsfråga. När man väl satt allt 'järn' på plats i en MTOM 450 kg. helikopter för att skapa en tillfredsställande stark konstruktion, så blev det inte mycket nyttolast kvar, dvs. plats för pilot och en passagerare. Detta var aldrig ett påtagligt lika stort problem för fastvingeflygplan eftersom de går att bygga lättare.
2. Underhåll av en normalklassad helikopter (t.ex. en Bell 206 eller en Robinson 44) har antagit sådana astronomiska kostnadsnivåer att den typen av kärra bara förblir en dröm för de flesta av oss. Som bekant så har regelverket för MTOM 450 kg kärorna en betydligt liberalare syn på vem som kan utföra underhåll, dvs. ägaren har det yttersta ansvaret och vart tredje år kommer en KSAK-besiktningsman och utför kontroll. Min bestämda uppfattning är att de olyckor som hittills skett inom MTOM 450 kg spannet inte i någon större utsträckning kan hänföras till bristande underhåll utan vanligen till bristande pilotomdöme. Om underhållet för en NLH med MTOM 600 kg. skulle bli i linje med nuvarande för flygplan & gyrokoptrar med MTOM 450 kg, så kommer det att bli en 'game changer'.

### 3. Tysk MTOM 600 kg lagstiftning

TS-LF gillar tyskarna. Inte minst avspeglat i det faktum att när en MTOM 450 kärra kommer till Sverige för första gången och presenterar ett s.k. 'Kennblatt' – ett typcertifikat utfärdat av antingen DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) eller DAeC (Deutscher Aero Club) – så har vanligen TS-LF som utfärdar det svenska typcertifikatet inga invändningar. Och tacka för det! Tyskland är ett megastort flygland, seriöst organiserat och med substantiella resurser att ta hand om flyget som faller på båda sidorna av den MTOM-gräns som EASA har dragit upp. Vårt svenska KSAK kan bara drömma om att komma i närhet av den budget som DULV har.

Således är det inte förvånande att redan **2019-02-28** – endast **fem (5)** månader efter att EASA gjorde tummen upp för nationellt reglerat MTOM 600 kg flyg – stiftade tyska Bundestag nödvändig lagstiftning för att DULV och DAeC skulle kunna implementera MTOM 600 kg.

Anledningen till att det gick så fort är att DULV redan 2013 hade påbörjat ett forskningsprogram som syftade till att förbereda en höjning av nationellt reglerat allmänflyg från MTOM 450 till 600 kg. Det är tysk planering och systematik i ett nötskal!

Av väldigt stort intresse i tysk MTOM-600 kg lagstiftning är att: Ägaren garanterar skriftligen 1 gång per år att kärnan är underhållen enligt det regelverk som tillverkaren har föreskrivet. Därmed är det upp till ägaren att avgöra om 100-timmars är utförd i sin helhet av en CAMO-verkstad, eller om ägaren gjort basalt underhåll som att skruva ut oljepluggen på Rotax-motorn, byta olja och oljefilter själv, samt låta en kompis som av en händelse råkar vara en skolad helikoptermekaniker och som ägaren tillsammans med gått igenom en veckolång servicekurs hos tillverkaren, på sin fritid kolla upp lagren i stjärtrotorns drivaxel. Tror du det gör skillnad för underhållskostnaderna?

Och vad tror du om säkerheten – gör det någon skillnad? TS-LF har många gånger i samtal med mig låtit framskynta att så kan definitivt befaras, och därför måste speciellt NLH-underhåll ske i en kontrollerad miljö. För att bemöta dessa farhågor ringde jag 2025-04-15 den dåvarande tekniske chefen och numera ordförande för DULV och ställde frågan: Sedan NLH infördes i Tyskland i början av 2019 med ägar-garanterat underhåll, kan de olyckor som skett med NLH i någon högre utsträckning hänföras till att kärorna inte är underhållna i CAMO-verkstäder? Hans svar var i linje med: din fråga är en icke-fråga, i så fall hade vi ändrat på underhållsreglerna.

Och vad kommer TS-LF göra?

### 4. Svensk MTOM 600 kg lagstiftning

Så till pudelns kärna, sorgkapitlet, skälet till att jag gett upp hoppet om delar av svensk myndighetsförvaltning – kärt barn kan ges många epitet: TS-LFs handläggning av införandet av ett komplett MTOM 600 kg paket. Du kommer väl ihåg att de har monopol på att föreskriva regler för allmänflyget upp till MTOM 600 kg?

Någon gång under **sommarhalvåret 2019** – jag har inte exakt datum och research av Transportstyrelsens hemsida ger inga träffar – gick TS-LF ut med vad jag tror på transportstyrelsensvenska kallas för ett 'inriktningsbeslut'. Hursomhelst, innehållet var att Sverige skulle anamma den s.k. "opt-out" och därmed införa MTOM 600 kg.

Jipee(!), tänkte jag, men ack så jag bedrog mig.

Mycket kortfattat kan NLH-regelpaketet sammanfattas i tre huvudkomponenter:

1) Vilka konstruktionsregler gäller?

- Grundversion TSFS 2020:85 trädde ikraft **2021-01-01**.
- 'Straight forward' - inte kontroversiell i något avseende och dessutom av ringa intresse för en pilot/ägare till en NLH. Det är NLH-tillverkarens konstruktörer som behöver tillämpa denna del till punkt och pricka. Regelverket är allmängiltigt formulerat och utgör ingen 'show stopper' för NLH i Sverige.

2) Hur skolas och bibehåller man ett NLH flygcertifikat?

- Senaste versionen är TSFS 2022:105 och blev giltig **2022-12-16**.
- Baserat på min erfarenhet från att flugit både ultralätta, nationellt lätta och normalklassade helikoptrar: en merendels riktigt vettigt föreskrift!
- TS-LF har för NLH valt att inte skapa ett A- och ett B-lag när det gäller helikopterpiloter, dvs. att likt de tidigare ultralätta pilotreglerna göra dem utbildningsmässigt mindre krävande än för ett 'riktigt' PPL. Vem kan någonsin anse att det är en briljant idé att spara på den bokstavligen livsviktiga utbildningen?
- Möjligen är jag för naiv här, men min enträgna uppmaning till TS-LF i många kontakter innan föreskriften publicerades verkar ha burit frukt: "det finns inget lätt med att flyga en lätt helikopter – snarare tvärt om jämfört med en tyngre, normalklassad helikopter". Bra gjort, TS-LF!
- Det är ytterst oklokt att snåla på utbildningen. Här lägger man grunden för ett kompetent och ansvarstagande helikopterpilotkollektiv. Dessutom, det är inte utbildningen som kostar storkovan när det gäller att äga och flyga en helikopter – det är underhållet vilket i sin tur avspeglas i höga flygtimpriser.

3) Vem kan utföra underhåll och reparation?

- Ohlala! Här har narkosmedlet verkat fullt ut i den regelframtagande processen.
- Första remissen kom mig tillhanda från TS-LF **2021-08-25** med begäran om svar 6 (!) dagar senare. Det var ett exceptionellt komplicerat och detaljreglerat dokument och gav ett intryck av att TS-LF gått vilse i sin regleringsiver. Jämför ovan med hur tyskarna (med flera EASA-medlemmar) valt att hantera frågeställningen. Jag skrev ett remissvar på sju sidor och information erhållen mellan 'skål och vägg' hintade om att TS-LF erhöll över 70 sidor svar. Således en svidande kritik.
- Konklusionen blev att remissen drogs tillbaka för en total omarbetning och min uppföljning med TS-LF utlovade att en snar publicering var att vänta.
- Sedan dess ingenting, och därefter ingenting, men senare – då...näe: ännu mera ingenting. Så har det hållit på. När jag skriver dessa rader **2025-12-08**, så är det
  - i. **6 år och ca 4 månader** sedan TS-LF gick ut med sitt 'inriktningsbeslut'.
  - ii. **4 år och 3 månader** sedan första underhållsremissen (som drogs tillbaka).

Varför är det viktigt med ett komplett regelpaket på plats innan man fattar beslut om att köpa en NLH? Därför att det kostar miljoner (ca. 3-5 MSEK) att inskaffa en NLH och underhållet har en förutsättning att fullständigt sänka NLH-klassens möjlighet att livaktigt utvecklas som ett sjyst komplement till de minsta normalklassade helikoptrarna (även om en NLH inte kan göra 100% samma sak, t.ex. inte användas kommersiellt). Att köpa 'grisen i säcken' och bli sittande med en kärra som inte kan avyttras annat än till en signifikant 'hair cut' p.g.a. ett komplicerat och onödigt ogynnsamt svenskt regelverk (när det så småningom publiceras...) är ingen önskedröm för skribenten.

## Min kommunikationslogg för kontakter med TS-LF

Från början hade jag tänkt att redovisa varje kontakt i ärendet: "När kommer det kompletta regelpaketet för NLH?" Jag har fört en logg som går sida upp och sida ned med varje kontakt specificerad i tre kolumner: 1) Datum, 2) Person, och 3) Vad som diskuterades, status rapport och nästa steg.

Dock, även om loggen utgör det detaljerade men fruktlösa resultatet av månadsvis av dedikerat frivilligarbete, så blir den för lång för detta Öppna Brev.

Istället nöjer jag mig här med ett starkt kondenserat format med några få utvikningar för att Du skall förstå att det inte bara varit en fråga om att lyfta luren och säga: 'Tjaba – waz up?'.

- Från 2019-06-17 till 2025-10-01 har följande loggade kontakter tagits med TS-LF (en loggad kontakt är allt från ett möte in persona, via digitalt möte, telefonsamtal och mejl): 50 st. fördelade på:
  - 4 st. till Gunnar Ljungberg, Direktör för Transportstyrelsen Sjö- och Luftfart, således högsta hönset för TS-LF
  - 3 st. till två olika Mellanchefer
  - 43 st. till tio olika Handläggare

I tillägg, flera tio-tals samtal med flygorganisationer, tillverkare och utländska myndigheter (med likvärdiga uppgifter som TS-LF) i EASA-länder för att samla information och med den som hjälp försöka bidra till ett enklare jobb för TS-LF. *Så, vad konkret gjorde TS-LF? Ingenting!*

- 2021-06-22. Ett digitalt möte avhölls mellan DULV – TS-LF – KSAK. Med mitt PPL(H)-certifikatet i hand sedan några dagar dessförinnan, började jag otåligt fundera över vart det nya regelverket tagit vägen? Tänkte att TS-LF behöver nog lite draghjälp eftersom avsaknaden av resultatet från det (då) 2 år gamla löftet om att fixa regelverket var tydligt. Vad bättre än att exponera TS-LF för DULV som ju sedan 3 år framgångsrikt hade satt en livaktig NLH-verksamhet på plats i Tyskland. Sagt och gjort, deras dåvarande chefsingenjör för rotorflyg + ordföranden accepterade mitt förslag att bjuda på sin kunskap. Så jag satte ihop de tre parterna med förhoppningen att något gott skulle komma ut av det. I min kontakt med TS-LF strax efter det mötet angavs att man skulle gå ut med en remiss 4Q/'21 vilken skulle träda i kraft under 1Q/'22. *Så, vad konkret gjorde TS-LF? Ingenting!*
- 2021-09-06. Bekymrad över den tilltagande skleros i regelstiftningssystemet som nu tydligt började framskynta på Olai Kyrkogata 35 i Norrköping, bestämde jag mig för att syna deras kort i ett försök att ytterligare stimulera dem att göra det jobb som Riksdag och Regering ålagt dem. I samråd med tillverkaren skickade jag in en typcertifikatansökan för en Dynali H3 med MTOM 525 kg. Väl medveten om att
  1. Kärran saknade ett tyskt 'Kennblatt', men tillverkad i ett knappt hundratal ex flygandes i flera EASA-länder, USA, Canada, Argentina, Asien, Australien och Afrika, samt att
  2. TS-LF av princip inte godkänner utfärdandet av ett svenskt typcertifikat om det inte kommer med ett 'Kennblatt' eller motsvarande.

Min förfrågan blev synnerligen positivt bemött. Ord som 'möjliggörare' och 'positiv syn på utvecklingen av NLH' förekom högfrekvent i de tidiga samtalen. Man bad om specifik information vilket tog några veckor att samla ihop, varefter den formella ansökan skickades in 2021-09-24. Jag kände en stark optimism.

Sedan blev det tyst ett tag. Det första konkreta som TS-LF producerade var en faktura på 56 KSEK i "granskningsavgift". Sedan blev det tyst ånyo. Påstötningar om att få en statusrapport bemöttes med en tydligt avtagande entusiasm jämfört med de första kontakterna. Därefter började invändningar komma, ibland felaktiga p.g.a. bristande kunskap. Det tog tid från både Dynali och mig att korrigera dem tillbaka till faktaspåret. Dock fortfarande ingen 'show stopper'.

I ett av tillverkaren generöst försök att öka kunskapen hos TS-LFs handläggare, bjöd Dynali dem i mars 2022 (rätt läst: 5 månader efter 'granskningen' påbörjades och inget mer konkret att visa än att en faktura hade producerats) att komma på ett fabriksbesök för att prata med certifieringsingenjörerna, titta på produktionen och ställa alla frågor till de som hade svaren. Självklart fick TS-LF betala resan till Bryssel själva (för att undvika risk för korruption), en på den tiden en hissnande kostnad av 2,5 KSEK/pers. Men icke. Det fanns inget intresse.

Jag hade då på allvar börjat ledsna på handlingsförlamningen och TS-LFs avsaknad av att kommunicera klartext vad de avsåg att göra. Så 2022-03-21 ringde jag upp Mellanchef 1 med en begäran i klartext: ge mig ett svar och jag vill ha det skriftligt. Fyra dagar senare kom svaret med beskedet: inget 'Kennblatt' = inget svenskt typcertifikat. Alltså, samma position som de flesta piloter varit, och är, medvetna om att det är vad som styr TS-LF's syn på utfärdande av typcertifikat.

MEN, vad hade fördröjt dem på dagen exakt 6 månader att kommunicera det förväntade svaret? *Så, vad konkret gjorde TS-LF? Ingenting!*

- 2023-11-14. Nu djupt bekymrad över den platta EKG-kurvan avseende kommunikation och framsteg för underhåll och reparation av en NHL, kontaktade jag telefonledes högsta chefen för TS-LF Gunnar Ljungberg. Bra samtal, men det framskymtade tydligt att han inte haft en klar bild av hur långsamt arbetet pågått och bad om att få tid för att höra sig för i organisationen. Jag följde upp samma dag med ett e-mejl med alla fakta och bad om återkoppling. Knappt en månad senare, och fortfarande 'radioskugga' från Gunnar, skickade jag ett påminnelsemejl. Den 19 december kom ett mejl från Gunnar med något som jag tog som en julklapp från honom och hans team – ett körschema för slutförandet av den sista pusselbiten för att få till ett komplett regelverk för NLH:
  1. Feb-mar 2024: Externremiss av underhåll/reparation
  2. Aug-sep 2024: Generaldirektören fattar det formella beslutet/godkännandet.

Underbart!

Fast, sedan kom och gick både februari och mars 2024 – utan att någon externremiss syntes till. 2024-04-08 var mitt tålamod slut, fortfarande ingen externremiss, så jag skickade ett påminnelsemejl till Gunnar och undrade var hans utlovade körschema från 2023-12-19 hade tagit vägen? Inget svar sedan dess. *Så, vad konkret gjorde TS-LF? Ingenting!*

- 2025-04-15. Var är lagstiftningen om underhåll och reparation av NLH??!! Skickade ett 4-sidigt brev till Handläggare 2 & 4 på TS-LF med fakta och referenser till hur andra EASA-länder hanterat denna fråga. Detta baserades på att jag veckan innan varit på AERO 2025 i Friederichshafen och gått runt till representanter för NLH (motsvarande) i Tyskland, Frankrike, Italien, Rumänien, Slovakien, Ungern, Tjeckien och Polen och ställt frågan: Hur har ni löst underhållet? Det visade sig att samtliga har antingen en kopia av Tysklands lösning eller snarlika lösningar, dvs. ägaren garanterar att underhållet är utfört enligt de föreskrifter som tillverkaren tagit fram. Kunde denna gratisinformation möjligen tjäna som ett tips till TS-LF och därmed bespara dem besväret att ännu en gång uppfinna hjulet (den 1:a gången gick ut på externremiss redan i augusti 2021, men drogs tillbaka för komplett omarbetning efter svidande kritik från remissinstanserna)? Samma dokument skickades efter ett telefonsamtal 2025-10-01 till Mellancheff 2. *Så, vad konkret gjorde TS-LF? Ingenting!*

## Nästa steg

Med den insikt som till sist kommer insmygande efter många år av fruktlösa kontakter, fattade jag efter mina sista telefonsamtal med TS-LF (Mellancheff 2 och Handläggare 4) 2025-10-01 ett tungt, men verklighetsanpassat beslut: Jag har gett upp hoppet om att TS-LF i tid publicera en lagstiftning som främjar utvecklingen av NLH.

Åren går och den normala pensioneringsåldern ligger bakom mig. Med det följer insikten om att livet är ändligt och att dagens nöje ej skall skjutas upp till morgondagen. Jag kan inte göra glädjen i mitt liv avhängigt av en statlig monopolorganisations oförmåga att i rimlig tid utföra sina arbetsuppgifter.

Så gyron avvecklas (har Du väl börjat med helikopter så blir en gyro snabbt 'yesterday's news'). Detsamma gäller för min ambition att utveckla NLH i Sverige. Förhoppningsvis kommer det en yngre förmåga som ännu inte fått sina ideal pulveriserade av ett betongartat TS-LF som synes permanent gått i ide. Min beställda Hill HX50 (Googla!) följer så småningom med till den stundande pensioneringen i Sydafrika – ett land med en synnerligen gynnsam inställning till rotorflyg och som dessutom ligger långt, långt bortom TS-LF's regleringshorisont.

## Undfallande ansvarskultur i svensk statsförvaltning

Ytterst är det Sveriges Riksdag som bestämmer hur landet skall styras. Den tar via Regeringen de statliga myndigheterna till hjälp för att praktiskt hantera allt från framtagande av regelverk, utövande av tillsyn och uppföljning samt beivrande av felaktigt uppträdande. De senare får av Regeringen direktiv (det s.k. regleringsbrevet) avseende ansvarsområden och åtagande och Generaldirektören är ytterst ansvarig för genomförandet inom varje myndighet. TS-LF är ålagda att hantera regler för det svenska allmänflyget i svenskt luftrum.

Är TS-LFs oförmåga att leverera regelverk, som de enligt Sveriges Riksdag har monopol på, försvarbart eller ursäktbart i något som helst avseende?

Häromdagen (2025-12-01) kommenterade Peter Wennblad på Svenska Dagbladets ledarsida under rubriken "Äntligen fick någon sparken i Sverige" det faktum att efter endast 6 månader som Svenska

Kraftnäts Generaldirektör fick Per Eckemark nyligen sparken för att ha sumpat upphandlingen av Sveriges eleffektreserv inför den stundande vintern. Uppfriskande!

Texten fortsätter: "Ledarsidans kolumnist Inga-Britt Ahlenius har återkommande beskrivit att det sedan länge finns en undfallande ansvarskultur i svensk statsförvaltning. Myndigheter kan begå både formella övertramp och grova försumligheter utan att någon ställs till svars. Utredningar kan konstatera uppeendeväckande fel och misstag, men undviker helst att fördela ansvaret för dem."

## Min konklusion

**Mer än 6 år har gått.** Enligt kommunikationsloggen är det >15 ggr under dessa år som svaret på min fråga till TS-LF har varit en variant av; remissen/remisserna kommer till våren..., eller till sommaren..., eller till hösten..., eller i början av nästa år.... Oftast har tidsspannet legat 3-5 månader ut i tiden. I skrivande stund (2025-12-08) har TS-LF har ännu inte levererat ett komplett regelpaket för NLH som möjliggör att jag under kända förutsättningar kan inskaffa en NLH.

Hur är det ens möjligt? Vem bär ansvaret?

Till syvende og sist är detta, enligt min uppfattning, en chefsfråga. Merendelen av mina kontakter har varit med 'folket på verkstadsgolvet', dvs. de som gör vad de blir tillsagda att göra. Inget av min kritik skall vederhäftas dem. Ur ett organisationsperspektiv landar ansvaret för TS-LF's senfärdighet på Direktör för TS Sjö- och Luftfart Gunnar Ljungbergs bord med vilken jag haft flera kontakter i ärendet. Men, längst upp i topp – och därmed ytterst ansvarig, sitter Jonas Bjelfvenstam, politiskt tillsatt GD för Transportstyrelsen. Vad har dessa två tjänstemän (arvoderade av Dig och mig via skattsedel och avgifter till Transportstyrelsen) gjort för att förkorta en sexårig handläggningstid av ett trivialt ärende?

Kan Du som läser det här se att något likartat skulle kunna ske i ett privat företag utan att någon får bära ansvaret och därmed avlägsnas? Eller bättre, med den självkritik som en högre chef förväntas vara utrustad med: erkänner ett misslyckande och självmant ställer sin plats till förfogande?

Min sista konklusion/observation; jag vill med eftertryck framhålla att alla mina kontakter med TS-LF – oavsett nivå – har bemötts professionellt och trevligt. Jag skulle kunna ha befarat att de som vid många efterföljande tillfällen svarat på samma fråga (när kommer...?) haft anledning att svära högt över min ihärdighet att regelbundet avbryta TS-LFs törnrosasömn när det gäller att sätta NLH-lagstiftningen på plats. Inget kunde vara mera fel - hatten av för Er!

## Vad tycker Du?

Så detta var min livsresa genom det svenska allmänrotorflyget och mina beröringspunkter med TS-LF. Tack för att Du läst ända till hit. Nu är det Din tur att reagera.

Gör Din röst hörd - om inte kommer TS-LF troligen aldrig komma ur det permanenta vinteride som synes råda lokalt på Olai Kyrkogata 35 i Norrköping.

Vill Du diskutera? Oavsett ståndpunkt → lyft luren (070-542 2832, sorry - responderar inte på sms) och dela med Dig av Dina synpunkter.

TS-LF är förstås extra välkommen att höra av sig. Men, om det inte framkommit tydligt nog hittills: Inget argument i hela världen kan få mig att tycka att jag skall behöva vänta i 6+ år på något så simpelt som ett vettigt legalt ramverk som möjliggör att utveckla NLH i Sverige till sin fulla potential. Speciellt inte när det finns goda och väl fungerande exempel på NLH-lagstiftning från respektabla och mycket, mycket större EASA-flygnationer än Sverige att låna ifrån.

Hur tänker Ni, egentligen, på TS-LF?

Är Ni tillfreds med hur Ni förvaltar Ert uppdrag från Riksdag och Regering?

## Epilog

Avslutningsvis vill jag travestera Viktor Rydbergs kända dikt från 1881 – en betraktelse som jag nu när det börjar lacka mot jul tycker passar väl in på min observation av, och redogörelse för, TS-LFs sömngångaraktiga hantering avseende att fixa regler för NLH:

*'...på Olai Kyrkogata 35 i Norrköping lyser snön vit på taken.  
Endast tomten är vaken.'*

Med dessa rader sätter jag punkt för min flygverksamhet i svenskt luftrum.

Med vänlig hälsning,

/Henric Endoff

Desillusionerad och förbrukad resurs för utveckling av det svenska allmänrotorflyget

Mörkö 2025-12-08