

ÅRSREDOVISNING 2011

Styrelsen för SAS Flygklubb avger härmed årsredovisning för klubbens verksamhetsår 2011-01-01 – 2011-12-31.

STYRELSE

Styrelsen har under verksamhetsåret haft följande sammansättning och ansvarsroller:

Ordförande.....	Bjarne Lundholm
Ledamot. Vice ordförande. Miljöansvarig.....	Björn Karlsson
Ledamot. Mötes- och medlemssekreterare.....	Mats Kornerud
Ledamot. Ekonomiansvarig / Administrativ chef.....	Henrik Jirner
Ledamot. Teknisk samordnare.....	Ramin Shariati
Ledamot. IT-ansvarig.....	Jon Kronander
Ledamot. Samordnare av flygsäkerhetsfrågor / Flygplansköp.....	Anders Lundell
Ledamot.....	Daniel Malmquist
Suppleant.....	Mats Lundin
Suppleant.....	Per Nikolausson

Styrelsen har under året hållit 12 protokollförda möten. Dessutom har löpande ärenden av rutinkaraktär avhandlats per telefon och e-post. Årsmöte hölls 2011-03-24 samt medlemmöte 2011-09-21 i enlighet med klubbens stadgar.

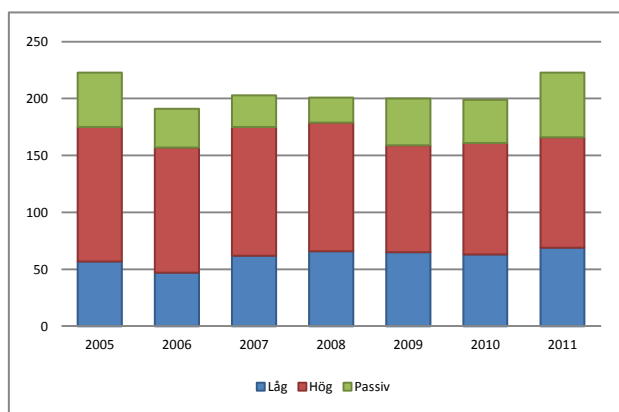
MEDLEMMAR

(Siffror inom parentes avser verksamhetsåret 2010)

Antalet medlemmar med aktivt medlemskap uppgick vid verksamhetsårets slut till 165 (162). Därtill kommer 57 (38) passiva samt 6 (6) hedersmedlemmar. 59 (60) % av de aktiva medlemmarna har valt att betala hög årsavgift.

Normalt lämnar 15-20% av medlemmarna klubben eller går över till passivt medlemskap varje år. Detta har besannats även under det gångna året. Ersättning har gjorts genom antagande av nya medlemmar, där nya elever har prioriterats.

I samband med anskaffandet av ytterligare ett flygplan till klubben beslutades att, för täckande av de fasta kostnaderna, rekrytera ytterligare medlemmar och därmed höja taket för antal aktiva medlemmar från 160 till 200.



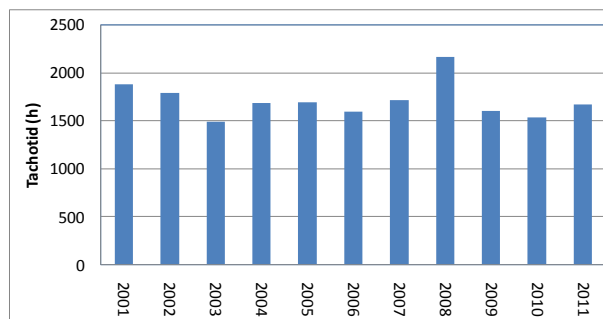
Medlemsutveckling 2005-2011

FLYGVERKSAMHETEN

Flygtidsuttaget ökade något till 1 667 timmar (tachotid) jämfört med föregående år (1 532).

Skolning stod för ca 25% av den totala flygtiden.

Klubben har ett avtal om uthyrning av fyra PA28 till Frivilliga Flygfårens verksamhet¹. Deras andel av flygtidsuttaget utgjorde 152,5 timmar motsvarande 9,1% (8,5%).



Flygtidsuttag 2001 – 2011

SKOLVERKSAMHETEN

Under året har vi haft en aktiv skolverksamhet som inkluderar i genomsnitt ett 20-tal elever som skolat för PPL och ett tiotal elever för mörkerbehörighet. Totalt har under året nio elever flugit upp för PPL och fyra medlemmar har utbildats till mörkerbehörighet. Skolningen utgjorde ca 25% av all flygtid.

Under verksamhetsåret har Lars Sveding varit utbildningsansvarig/skolchef. Flyglärare har varit Lars Sveding, Anders Lundell, Magnus Johansson, Relko Vazic samt Claes Bertenstam. Som klassinstruktörer har Sven Antvik och Fredrik Wengelin varit aktiva.

Under året har det också tagits fram ett web-baserat utbildningsprogram för familierisering av Cessna 172SP samt Garmin G1000 (glascockpit). I samband med introduktionen av klubbens nya flygplan har det beslutats att alla medlemmar som avser flyga detta skall gå igenom utbildningsprogrammet samt checkas ut med flyglärare.

Klubben har under året haft en verksamhetskontroll från Transportstyrelsen. Resultatet blev godkänt och bedömdes ligga väl i nivå med önskad standard. Vissa detaljer måste förbättras som till exempel hanteringen av dokument samt förebyggande kvalitetsarbete.

¹ Under 2011 ändrades avtalet med FFK innebärande att endast FFK medlem som är aktiv medlem i SAS Flygklubb har rätt att boka flygplan för användning i FFK-verksamhet. Den som bokar skall ha en aktiv del i den planerade verksamheten, ansvara för flygplanet under övningen samt för dess återlämnande.

TEKNIK

Service och underhåll av våra flygplan har under året genomförts av O8Aerosystems AB. En markant förbättring av tillgängligheten jämfört med tidigare år har konstaterats.

Kostnaden för service och underhåll har ökat något jämfört med tidigare år vilket har sin förklaring i att mycket tid har lagts ner på att åtgärda brister på grund av eftersatt underhåll från tidigare år. Planens ålder återspeglas också i de ökande servicekostnaderna.

MEDLEMSINFORMATION - ÖVRIGA AKTIVITETER

Medlemsinformation har i huvudsak skett via klubbens hemsida samt meddelanden via e-postutskick i myWebLog. Information i aktuella ärenden, framför allt rörande framtiden på Bromma flygplats och förnygring av flygplansflottan, har givits i samband med ordinarie års- och medlemsmöten.

Under vår och höst ordnades städkvällar under två vardagkvällar för tvätt och vaxning av flygplanen samt allmän städning av lokaler och hangar. Uppslutningen var god och det gavs också tillfälle till trevlig samvaro kring grillen.

MODERNISERING OCH FÖRYNGRING AV FLYGPLANSFLOTTAN

Även detta år har den angelägna frågan om en förnygring och modernisering av flygplansflottan varit ett prioriterat ärende hos styrelsen. Nuvarande flotta med fyra PA-28, den äldsta 37 år gammalt, drar höga kostnader i service och underhåll och uppfyller inte en modern teknisk standard som man idag kan kräva.

LSA-klassat flygplan- Dynamic WT-9 LSA

I början av verksamhetsåret pågick förhandlingar om en komplettering av flottan med av en Dynamic WT-9 LSA. Detta flygplan, certifierat enligt de amerikanska LSA-reglerna men av EASA tills vidare godkänt² för flygning i Europa på PPL-certifikat, ansågs då vara ett lämpligt alternativ till en av våra VFR-maskiner (SE-GLU/GPN) med den stora fördelen av att ha låg driftskostnad men med begränsningar av inte vara certifierat för skolning, mörker-VFR och IFR samt begränsad lastkapacitet. Olika undersökningar av verksamheten visade att IFR och mörker-VFR utgjorde en relativt liten del av medlemmarnas utnyttjande av flygplanen varför begränsningarna skulle kompenseras av att klubben skulle få tillgång till ett modernt flygplan (komposit, EFIS) med låg driftkostnad. Investeringskostnaden för flygplanet beräknades ligga kring 1,5 miljoner kronor.

² LSA, Light Sport Aircraft, är ett amerikanskt regelverk som gäller enbart i USA. EASA arbetar på att ta fram ett eget motsvarande regelverk för Europa som är harmoniserat med det amerikanska LSA. Arbetet har redan pågått i ett par år och någon tidpunkt för när det beräknas vara klart har inte angetts. EASA tillåter att flygplan byggda enligt de amerikanska LSA – reglerna tills vidare flygs i Europa, med vissa restriktioner, och utfärdar i varje enskilt fall ett s.k. "Permit to fly" intyg.

Allmänflygets framtid på Bromma ifrågasätts

I januari 2011 aviserades att alla arrendatorer på Brommas norra del skulle sägas upp i Swedavias ambition att bli av med allmänflyget på flygplatsen. Detta skulle också påverka tillgången på kolvmotorbränsle på flygplatsen i framtiden. Styrelsen sökte vid ett flertal tillfällen att få information från Swedavia betr. aktuella planer på flygplatsens sydvästra del, Linta, utan att få några klara besked. I denna osäkra situation beslutades att tills vidare skjuta upp köpet av ett nytt flygplan.

Efter att under mitten av året kommit positiva signaler från Swedavia betr. fortsatt arrende samt att bränsletillgången var säkrat i alla fall till årsskiftet 2012/2013, togs frågan om nytt flygplan åter upp under hösten. En osäkerhet beträffande bl.a. EASA:s pågående arbete med regelverket för en europeisk variant av LSA gav vid handen att denna typ av flygplan avfördes från listan över intressanta lösningar. Även en tillströmning av nya elever under året motiverade att ett nytt flygplan borde vara möjligt att använda även för skolning.

Dieselsonvertering ett alternativ som undersöktes

Alternativa lösningar diskuterades bland annat möjligheten att konvertera SE-GPN med dieselmotor samt modernisering av planets avionik med exempelvis Garmin G500. Två styrelsemedlemmar samt en av våra flygtekniker fick möjlighet att provflyga en dieselsonverterad PA28 i Danmark. Provflygningen gav mycket positiva intryck som redovisades för ett 40-tal medlemmar på medlemsmötet i september. Mötets gensvar var positivt varför styrelsen då beslutade att gå vidare med detta som huvudalternativ.

Kontakter med flygklubbar och flygskolor med erfarenhet av dieselmotorer i sina flygplan samt egna sammanställningar av förväntade kostnader för service, underhåll och bränsleförbrukning visade tydligt att vinsten med den lägre kostnaden för bränsle tyvärr äts upp av de mycket högre servicekostnaderna för en dieselflygmotor. Det förväntade priset per flygtimme skulle därför troligen bli högre jämfört med våra idag dyraste flygplan. Offerter togs in som resulterade i att kostnaden för en ny dieselmotor med installation, utbyte och modernisering av flyginstrument samt utbyte av inredning i SE-GPN beräknades kosta totalt ca 1,2 miljoner kronor vilket betraktades som svårt att motivera med tanke på flygplanets ålder.

I planen att dieselsonvertera SE-GPN ingick också att flytta den nuvarande relativt nya motorn till SE-GLU för att åter kunna använda det för skolning och kunna utnyttja det ytterligare några år i klubben. Vår tekniska organisation fick i uppdrag att närmare, inför ett definitivt beslut, undersöka den tekniska statusen hos GPN och GLU. Beroende på den tekniska standarden hos båda planen avråddes från att göra den planerade investeringen. Baserat på detta samt den höga beräknade driftskostnaden beslutades att tills vidare inte gå vidare med dieselsonvertering av befintliga plan som alternativ till modernisering.

Nytt eller begagnat normalklassat flygplan

Parallellt med arbetet med olika alternativ till uppgradering och flygplansköp skedde en kontinuerlig bevakning av utbudet av begagnade flygplan på marknaden, varvid vissa objekt studerades mer ingående. Efter beslutet att skjuta en dieselsonvertering på framtiden fick klubben erbjudande om att förvärva en, i stort sett oanvänd samt mycket välutrustad, svenskregistrerad Cessna 172 SP med Garmin G1000. Investeringen med detta flygplan skulle ligga i paritet med den tidigare studerade Dynamic WT9-LSA. Flygplanet besiktigades av styrelsen i början av december. Efter att våra tekniker undersökt den tekniska statusen samt gjort en korrosionstest av motorn togs ett enhälligt beslut i styrelsen att gå vidare med förhandlingar om inköp av detta flygplan. Köpavtal undertecknades den 13 december 2011.

SE-LZG, Cessna 172SP/G1000

Med en ny Cessna 172SP/G1000 får klubben ett robust, säkert och beprövat flygplan som passar bra i klubbmiljö och kan flygas av alla medlemmar, VFR, VFR-mörker och IFR, efter en kort skillnadsutbildning. Det kan användas för skolning samt är också en utmärkt plattform för eventuellt senare konvertering till dieseldrift, när denna teknik mognat. G1000-systemet ger oss också ett insteg i ny modern instrumentering som kommer att höja medlemmarnas kompetens och intresse.

För att finansiera de årliga fasta kostnaderna för flygplanet krävdes en höjning av årsavgifterna med 1 800 kronor per aktiv medlem, vilket ligger under det mandat som medlemmarna beviljat styrelsen vid medlemsmöten 2010 och 2011. För full kostnadstäckning förutsätts dessutom att klubben har 200 aktiva medlemmar, en ökning med 35 från 2011. Driftskostnaderna, dvs. kostnaden per flygtimme, för flygplanet beräknas ligga i paritet med klubbens större PA28.

För att bereda plats för det nya flygplanet togs det femte hangarfacket, som under ett antal år varit uthyrt, i anspråk.

BROMMAFRÅGAN

I januari 2011 aviserades att alla arrendatorer på Brommas norra del skulle sägas upp i Sweadavias ambition att bli av med allmänflyget på flygplatsen. Detta skulle också påverka tillgången på kolvmotorbränsle på flygplatsen i framtiden. Styrelsen sökte vid ett flertal tillfällen att få information från Swedavia betr. planeringen av flygplatsens sydvästra del, Linta, utan att få några klara besked.

I mitten av året fick vi besked om att Linasidan inte berörs av uppsägningarna och att arrendeavtalen där kommer att förlängas med ett år i taget. Även vår bränsleleverantör meddelade att deras anläggning kommer att finnas kvar under ytterligare minst ett år.

Klubbens styrelse har i olika sammanhang aktivt deltagit i diskussioner om framtida lösningar för allmänflygets fortsatta existens på Bromma. Linta och den södra delen av flygplatsen har här kommit upp som en alternativ placering av allt lätt allmänflyg. AOPA-Sweden har, tillsammans med flygklubbarna, företag och privata flygplansägare på Bromma, presenterat ett förslag till etablering av ett allmänflygcenter på denna del av flygplatsen.

Den 19 december 2011 meddelade Swedavia mycket överraskande Hangarföreningen och SAS Flygklubb att arrendet på Linta också kommer att sägas upp, vilket motsäger de besked man tidigare lämnat. Med anledning av detta diskuterade styrelsen frågan i ett extra styrelsemöte den 21 december där det beslutades att klubben skall förstärkt verka för en fortsatt basering på Bromma men att även parallellt med detta inleda undersökningar om alternativ till basering på annan lämplig flygplats i Stockholms närhet.

FLYGSÄKERHETSARBETE

Flygsäkerhetsarbetet i klubben är en ständigt pågående aktivitet i styrelsearbetet. Förutom en större vingskada på SE-IUF, i samband med taxning på Bromma, inträffade inga allvarliga incidenter eller olyckor under året. Reparationen, som tog ca två månader i anspråk, täcktes av flygplanets försäkring. En rapporterad avvikelse i samband med uppställning för start RWY 30 på Bromma (Runway Incursion) ledde till utökad utredning.

Styrelsen har deltagit i Bromma Flygplats Runway Safety Team tillsammans med flygbolag, flygledning och säkerhetsansvariga på flygplatsen.

Samtliga checklistor i flygplanen har under året omarbetats och aktualiserats.

EKONOMI

Förslag till vinstdisposition

Till medlemsmötets förfogande står:

Balanserad vinst 1 311 495 kr

Årets resultat 0 kr

Totalt 1 311 495 kr

Styrelsen föreslår att den ansamlade vinsten om 1 311 495 kr, balanseras i ny räkning.

Resultat och ställning

Beträffande klubbens resultat och ställning hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning samt noter.

Resultaträkning

	Not	110101-111231	100101-101231
Rörelsens intäkter			
Flygintäkter		1 880 319	1 446 336
Medlemsintäkter		493 900	505 400
Övriga inäkter		46 828	19 600
Summa rörelsens intäkter		2 421 047	1 971 336
Rörelsens kostnader			
Bränslekostnader		-813 587	-724 584
Servicekostnader		-888 968	-592 011
Övriga kostnader flygplan		-270 405	-273 261
Övriga kostnader		-215 529	-133 161
Summa rörelsens kostnader		-2 188 489	-1 723 017
Rörelseresultat före avskrivningar		232 558	248 319
Avskrivningar		-244 677	-131 598
Rörelseresultat efter avskrivningar		-12 119	116 721
Resultat från finansiella investeringar			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		12 119	1 681
Räntekostnader och liknande resultatposter		0	0
Resultat efter finansiella poster		0	118 402
Årets resultat		0	118 402

Balansräkning

	Not	2011-12-31	2010-12-31
(SEK)			
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Flygplan		1 524 917	256 229
Motorer		823 431	737 560
Hangar		0	3 704
Summa anläggningstillgångar		2 348 348	997 493
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		15 418	0
Övriga kortfristiga fordringar		0	104 615
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		38 182	43 756
		53 600	148 371
<i>Kassa och bank</i>	1	498 425	536 684
Summa omsättningstillgångar		552 025	685 055
Summa Tillgångar		2 900 373	1 682 548
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	2		
Balanserad resultat		1 311 495	1 193 093
Årets resultat		0	118 402
Summa eget kapital		1 311 495	1 311 495
Långfristiga skulder			
Lån Siemens Financial Service		1 200 000	0
Summa långfristiga skulder		1 200 000	0
Kortfristiga skulder			
Övriga kortfristiga skulder		114 691	168 284
Leverantörsskulder		80 868	0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		141 550	157 700
Självriskfond		51 769	48 069
Summa kortfristiga skulder		388 878	374 053
Summa Eget kapital och skulder		2 900 373	1 685 548

Redovisnings- och värderingsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper överensstämmer med årsredovisningslagen samt Bokföringsnämndens allmänna råd. Principerna för avskrivning är förändrade från föregående år till rak avskrivning på 10 år för aktiverade inventarier. Fordringar har upptagits till nominellt värde, det belopp varmed de beräknas inflyta. Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärdet respektive nominellt värde om ej annat anges i någon not.

Noter till resultat- och balansräkningen

Not 1 Motorfonderingar

Ingående i de likvida tillgångarna finns följande fonderingar gjorda för framtida motorbyten:

Flygplansmotor	Fondering i SEK
SE-GPN	84 085
SE-KSG	84 775
SE-IUF	43 125
Summa motorfond	211 985

Not 2 Eget kapital

<u>(SEK)</u>	<u>2011-12-31</u>	<u>2010-12-31</u>
Balanserat resultat	1 311 495	1 193 093
<u>Årets resultat</u>	<u>0</u>	<u>118 402</u>
Utgående balans	1 311 495	1 311 495

Årsredovisningen har avgivits den 31 januari 2012.

Bjarne Lundholm

Ordförande

Henrik Jirner

Administrativ chef och ledamot

Björn Karlsson

Vice ordförande

Mats Kornerud

Sekreterare och ledamot

Anders Lundell

Ledamot

Ramin Shariati

Ledamot

Jon Kronander

Ledamot

Daniel Malmquist

Ledamot

Min revisionsberättelse har lämnats den 31 januari 2012.

Göran Ericson

Revisor

v.1.5