

Tankar om flygplan, teknik, ekonomi och miljö. Motion till årsmötet år 2012.

Mycket har hänt i SAS Flygklubb sedan klubben bildades 1946, då som ABA Flygklubb. Klubben flyttade till nya hangarer på Linta-sidan under början av 1960-talet, dvs. för nära 50 år sedan. Mycket arbete lades ner på detta projekt av medlemmar i SAS Flygklubb. Sedan senare delen av 1960-talet har flygplanflottan, med enstaka undantag, bestått av Piper Cherokee.

Nu har klubben tagit ett nytt och viktigt steg genom att köpa en Cessna 172 som är utrustad med Garmin 1000. Detta ändrar radikalt förutsättningarna för den prissättning som under senare år tillämpats inom klubben.

Det nya planet har avsevärt högre fasta kostnader än våra äldre PA28-flygplan. Det beror på faktorer som exempelvis värdepapperskurs, ränta på kapital samt försäkring. Utan tillgång till exakta uppgifter torde dessa kostnader kunna uppskattas vara i storleksordningen 100.000 till 200.000 kronor per år. Samtidigt kan, av kapacitetsskäl, inte alla medlemmar flyga detta nya plan. Med 150-200 medlemmar blir det endast några timmar per medlem om man antar att planet flygs 600 timmar per år. Därför bör alternativa prissystem där inte alla C172-planets fasta kostnader betalas solidariskt via den fasta årsavgiften utredas och presenteras. En möjlighet kan vara en högre årsavgift för att ha tillgång till SE-LZG.

Många medlemmar prioriterar så låga kostnader som möjligt. Det är dyrt nog ändå att hålla sitt certifikat och sina olika behörigheter. För dessa medlemmar passar våra, visserligen lite äldre men ändå väl underhållna, PA28 bra. De gör också god tjänst åt FFK. Ända sedan klubbens bildande har styrelserna arbetat för så bra och billig flygverksamhet som möjligt.

Om klubben ska fortsätta på den nu inslagna vägen med ökade kapitalkostnader och nu tillämplig avgiftsstruktur, kommer årsavgiften att uppgå till 9.000 kronor eller mer? Kanske lite i mesta laget för många av oss? Visserligen har vi då enbart nästan nya flygplan som när vi lärde oss flyga på 1960-talet, Sven i SAS Flygklubb och Göran i Chalmers Flygklubb.

Framtiden rymmer många spännande möjligheter. Det är alltid viktigt att se framåt med en positiv grundsyn. Dieselmotorer med JET A1 som bränsle torde höra framtiden till. De har dock haft (och har ännu?) kostsamma barnsjukdomar. Det gäller all ny teknik, även våra nu beprövade Lycoming-motorer. Det finns därför att anledning att styrelsen aktivt fortsätter att följa utvecklingen inom området dieselmotorer. Det kan vara värt att notera att diesel bland annat ger möjlighet till längre aktionstid och räckvidd.

Man ska inte heller underskatta miljöfrågans betydelse. Det gäller såväl arbetsmiljön för våra flyglärare som bullret som vår flygning förorsakar. SAS Flygklubb fick tidigare mycket positiva omnämningar och uppskattning för sitt miljöarbete från ledande politiker i Stockholms stad. Flygning med ljuddämpare förekommer regelmässigt i Tyskland. Borde vara möjligt också i Sverige? Även tystare propellrar vore värdefullt.

Med stöd av ovanstående yrkar vi att årsmötet beslutar att ge den nya styrelsen i uppdrag

1. **att** studera och redovisa ekonomiska konsekvenser av en övergång till C172 G1000 som nytt enhetsflygplan, dvs. med 4 och/eller 5 flygplan.
2. **att** fortsätta att utreda ekonomi och tekniska frågor för olika konverteringsalternativ med dieselmotor för PA28 respektive C172
3. **att** undersöka möjligheter till återbetalning av bränsleskatt för skattebefriad flygning inom ramen för SAS Flygklubb
4. **att** undersöka hur årsavgifter och timpriser skulle bli om tidigare avgifter för PA28-flygning i princip behölls oförändrade och det nya Cessna 172-flygplanet i sin helhet betalades av de som flyger detta plan.
5. **att** utvärdera och överväga principen att det rörliga priset för varje flygtimme ska ge ett täckningsbidrag om minst 100 kronor, bland annat för att få fram eget kapital som möjliggör återanskaffning av flygplan utan att ytterligare öka den finansiella risken.
6. **att** undersöka tekniska möjligheter och kostnader/fördelar med att förbättra miljöprestanda på klubbens flygplan

Bromma och Ekerö den 31 januari 2012-01-31

Sven Antvik

Göran Ericson

Sven Antvik

Göran Ericson

bjarne.lundholm@sasflygklubb.se, bjorn.karlsson@sasflygklubb.se,
henrik.jirner@sasflygklubb.se, mats.kornerud@sasflygklubb.se