

# KSAK Motorflygförbund

## Verksamhetsberättelse

2016

Förelagd årsstämman 2017



## 1. Verksamhetsöversikt

KSAK-M är en rikstäckande ideell organisation med anslutning till både KSAK och FSF som grenförbund. Genom FSF är KSAK-M också ansluten till RF, FAI och EAS. KSAK-M är ansluten till EPFU.

I allt väsentligt har KSAK-M verksamhetsplan för 2016 följts.

## 2. Klubbbar och medlemmar

KSAK hade 4152 medlemmar anslutna via klubbar och KSAK-M vilket är en obetydlig minskning med 24. Med tanke på åldersstrukturen är detta en mindre minskning än väntat vilket kan tyda på att klubbarna haft en betydande utbildning som tillfört nya medlemmar.

Antalet anslutna flygklubbar är 115 vilket är en minskning med två. Det rör sig om flygklubbar som sedan en tid saknat verksamhet.

## 3. Flygtidsuttag

Det saknas idag en tillförlitlig flygtidsstatistik för klubbflyget. Under senare år har dock uttaget varit lågt jämfört med tidigare. Problemet finns i första hand i glesbygden. Flygklubbar i södra och mellersta Sverige är livskraftiga. Stockholmsområdet har sin speciella problematik med stängda flygplatser.

## 4. Organisation

### 4.1 Styrelsens sammansättning

- |                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| • Ordförande                        | Henry Lindholm     |
| • Region S                          | Sven E Andersson   |
| • Region V                          | Jan Aronsson       |
| • Region Ö                          | Karl-Ivar Karlsson |
| • Region SN                         | Jim Eriksson       |
| • Region NN                         | Sören Bergmark     |
| • Regionsoberoende, vice ordförande | Göran Berséus      |
| • Regionsoberoende                  | Håkan Carlsson     |
| • Regionsoberoende                  | Hans Dunder        |
| • Regionsoberoende                  | Hans Pålsson       |
| • Regionsoberoende                  | Jan Swärdstedt     |
| • Adjungerad                        | Niklas Larsson     |
| • Personalrepresentant. Adjungerad  | Kia Engskog        |
| • Valberedningen adjungerad         | Bengt Olofsson     |
| • Generalsekreterare adjungerad     | Rolf Björkman      |

Styrelsen har under året haft tio protokollförda sammanträden. Ett möte genomfördes under två dagar och ett under en dag och var inriktade på policyfrågor, verksamhetsinriktning och prioriteringar.

### 4.2 Anställda vid kansliet

Nedanstående personal har oberoende av sina formella anställningar nyttjats gemensamt för KSAK och KSAK-M

- |                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| • Generalsekreterare och flygchef   | Rolf Björkman            |
| • Inspektör UL, teknisk inriktning  | Matti Sipilä (halvtid)   |
| • Inspektör UL, operativ inriktning | Håkan Ahlström (halvtid) |
| Även skolchef KSAK-M UL-flygskola   |                          |
| • Kamrer                            | Kia Engskog              |
| • Assistent                         | Ulla Bornholm (deltid)   |

Ulla Bornholm pensionerades under augusti. En provanställning föll inte väl ut. Tjänsten har hjälpligt klarats genom att UB tjänstgjort på deltid efter behov.

För att klara eftersläpning inom den delegerade verksamheten har extra arbetstid tagits ut av Matti Sipilä och hans företrädare, Tomas Backman, har också tjänstgjort på deltid under årets senare del. Detta förhållande väntas kvarstå under 2017.

#### **4.4 Representation i andra organisationer**

KSAK-M representanter i FSF styrelse: Henry Lindholm, Håkan Carlsson suppleant  
FSF representant i EAS utsedd av KSAK-M: Henry Lindholm, Rolf Björkman suppleant  
Härutöver har KSAK-M integrerat med KSAK varit representerade i Allmänflygrådet samt deltagit i Transportstyrelsens olika möteskonstellationer.

#### **4.5 Lokalisering**

Kanslifunktionen är integrerad mellan KSAK och KSAK-M och samlokaliserad med KSAB Pilotshop i lokaler i Kista.

### **5. Information**

#### **Intern information**

KSAK-M informationsverksamhet har varit helt integrerad med KSAK:s. Informationsflödet till medlemmarna har varit omfattande.

Medlemstidningen Pilot Briefing har utkommit med fyra nummer vilket är målsättningen. Samtliga nummer producerades internt inom KSAK-M/KSAK kansli.

Direktinformation i form av ”nyhetsbrev” via mejl når de flesta medlemmarna och har varit förhållandevis omfattande. Även formell information har annonserats via mejl och publicerats på KSAK/KSAK-M hemsida.

Den under 2015 färdigställda helt nya hemsidan har fungerat bra och visat sig både ändamålsenlig och uppskattad.

Vid genomförda regionmöten har information varit en mycket viktig del.

#### **Extern information**

För sjunde året i rad svarade KSAK-M för att Motorflygets dag arrangerades över hela landet. Styrelsen har bedömt att detta är en viktig aktivitet. Det lokala engagemanget ökar för varje år.

Förbundet har deltagit vid två Fly In och Nordic Aero Expo samt bevakat ett antal flygdagar.

Ett nytt projekt ”Danny” med inriktning att främja marknadsföring och rekrytering startades under året.

### **6. Södra region**

#### **Regionföreträdare Sven E Andersson**

SISU var huvudnumret vid årets första regionträff hos Skånes Flygklubb på Sturup. Medlemskapet i KSAK ger med sin koppling till Svensk Idrott goda – och ofta outnyttjade – möjligheter för både monetärt och kompetensmässigt tillskott. Fler klubbar har mer att hämta där. När Nordvästra Skånes Flygklubb i Höganäs stod som värd för oktobermötet dryftades brottsförebyggande åtgärder och övervakning. Axis visade högkvalitativ övervakningsutrustning som ger bra bevismaterial om våra anläggningar hemsöks. Nyheter och erfarenheter från ATCC är en stående punkt på regionträffarna, och ATCC’s personal

ställer alltid upp. Det bidrar till att minska antalet luftrumsintrång och avdramatiserar mystiken kring klarering.

Det är fortsatt god stämning i regionen och såväl flygtidsuttag som elevtillströmningen upplevs positiv. På vissa håll har LAPL tveklöst haft en positiv effekt.

## **7. Västra region**

### **Regionföreträdare Jan Aronsson**

Ett regionmöte hölls i Örebro under våren i samverkan med Östra regionen. Den viktigaste frågan gällde samverkan mellan flygklubbar. Inget separat regionmöte hölls under hösten men Västra regionens flygklubbar var inbjudna till Östra regionens möte på Vängsö.

Verksamheten i regionen har präglats av osäkerheter omkring Säve och allmänflygets framtid där. Detta har engagerat flygklubbarna på Säve tillsammans med KSAK/KSAK-M centralt. En acceptabel lösning var inom räckhåll vid årets slut men engagemanget från KSAK/KSAK-M kvarstår tills verksamheten kan regleras lokalt.

## **8. Östra region**

### **Regionföreträdare Karl-Ivar Karlsson**

Regionen har genomfört två regionträffar under året. Vårens möte hölls i Örebro men Örebro FK som värd och med västra regionen inbjuden. Den viktigaste frågan gällde samverkan mellan klubbar, skolverksamhet och flygplatsfrågor. Arbetsgruppen för samverkan mellan klubbarna jobbar vidare.

Inför införandet av nya bestämmelser i augusti 2016, anordnade regionen i samarbete med Transportstyrelsen, Sjö- och Luftfartsavdelningen, en informationsträff hos Västerås FK på Johannisbergs flygplats med 40-talet deltagare.

Höstens möte hölls på Gnesta/Vängsö flygplats med Östra Sörmlands flygklubb som värd. Även vid det här regionmötet var Västra regionen inbjuden. Här presenterades ett konkret samverkansavtal som klubbarna tog med hem och funderar vidare på. Gäster var Transportstyrelsen och försäkringsbolaget Inter Hannover.

## **9. Region Södra Norrland**

### **Regionföreträdare Jim Eriksson**

Under året har det arrangerats 4 regionmöten.

Den 21 maj på Hedlanda, ESNC, detta möte blev tyvärr inställd p.g.a. inga anmälningar till mötet. Den 22 maj hölls ett möte hos Västra Gästrike Fk på Storvik/Lemstanäs flygplats.

Klubbrepresentanterna utbytte intressanta erfarenheter kring olika klubbaktiviteter och diskuterade gemensamma problem.

Flera klubbar har under året genomfört publikinriktade aktiviteter som flygdagar och Fly In, Dala Järna (ej 2016) och Kräftstjärtsvängen är institutioner i sammanhanget.

En försiktig optimism inför framtiden dominerar, speciellt hos de klubbar som aktivt arbetar med nyrekrytering. Bl.a. framhålls LAPL som en intressant möjlighet och flera klubbar arbetar också för att kunna starta skolning med LAPL.

Ett allvarligt orosmoln som dykt upp hos två klubbar är kommunala/regionala myndigheters hantering av klubbarnas arrendeavtal, eller motsvarande, kring flygfälten med möjlig konsekvens att klubbarna står utan fält och hemvist .

Under helgen 15 – 16 oktober genomfördes två regionmöten i södra Norrland. Lördagen den 15 var Borlänge Flygklubb värd för mötet och på söndagen den 16 var det Östersunds Flygklubb som stod för värdskapet.

Mötena blev välbesökta. I Borlänge anslöt 26 mycket intresserade flygare och i Östersund kom 41 minst lika intresserade, för att få ta del av de nyheter som är på "G".

Det stora intresset för mötet får tillskrivas "TS-gurun" Magnus Axelsson som höll mycket intressanta och givande genomgångar av det nya regelverk som har trätt i kraft och framtiden i GA- Roadmap.

Östersunds Flygklubb upplever just nu en kraftig uppgång av flygintresset i Jämtland. Under den senaste 12 månadersperioden, sep. – 15 – sep. – 16 har 9 nya piloter erhållit sina PPL. Ny elevkull har påbörjat teoriutbildningen. Antalet har begränsats till 10 elever. Sedan tidigare är det 6 elever under utbildning, dessutom står många i kö för att få påbörja utbildning. Vad har hänt??

Klubben skolar på DA-40 och PA-28. Klubben är i stort behov av flera flyglärare. 2017 fyller klubben 80 år och jubileumsfirande planeras.

Övrigt som berördes i diskussionerna var tex bidragsmöjligheterna från RF.

Ett växande problem är tillgången på Flygläkare i regionen. F n finns bara några få i hela södra Norrland - en yta på ca 60 x 40 mil.

Det råder också brist på flyglärare. Flera har också relativt hög ålder och kommer sannolikt att sluta inom inte allt för lång tid.

Rekryteringen ses som en nyckelfråga för flygets/klubbarnas fortlevnad och utveckling. Mycket viktigt är att nå ut till yngre personer – bidrag från RF ses som en bra möjlighet för att nå ut till denna grupp. För att råda bot på lärarbrist och för att underlätta rekrytering anmodade mötena KSAK att verka för att en instruktörskurs för LAPL-instruktörer med PPL-grund snarast kommer till stånd.

## 10. Region Norra Norrland

### Regionföreträdare Sören Bergmark

Avstånden inom regionen är stora, ca 50 mil fågelvägen från norr till söder. Inget regionmöte har hållits under året. Förslag har framförts att delregionmöten skall hållas på ett antal platser. Vi har några klubbar som är mycket aktiva och har flygutbildning. Flygutbildning är vitalt för klubbarnas överlevnad på sikt. Vi behöver satsa på att få fler flyglärare och förenkla logistiken när det gäller flygutbildning. Skogsbrandbevakning och FFK-flygningar ger goda tillskott flygklubbarna. Stora delar av inlandet är avfolkningsområde. Kusten och stråket upp till Kiruna är de huvudsakliga områdena som fortfarande har livskraft.

## 11. Styrelsens prioriterade arbete

Styrelsens arbetsformer och arbetsinriktning har setts över och under året påbörjat en ny fas som skall nå sin slutliga form under 2017.

Den nya organisationen omfattar ett antal permanenta utskott:

**Verkställande utskott (VU):** Henry Lindholm (ordf), Göran Berséus (vice ordf), Hans Pålsson och GS.

**Finansutskott (FU):** Göran Berséus (leder), GS och Kia Engskog.

**Kommunikationsutskott:** Hans Dunder (leder), Hans Pålsson och Jan Swärdstedt.

**Tävlingsutskott (TU):** Håkan Carlsson (leder). I övrigt deltar utsedda i tävlingsorganisationen.

Tillfälliga utskott som inrättades och fortlever tills vidare efter behov:

**Utbildning med huvudinriktning LAPL:** Niklas Larsson och efterhand tillfälligt utsedda.

**UL:** Hans Pålsson

Flygplatser: Hans Dunder (leder) och Karl-Ivar Karlsson.

## 12. Utbildning

### 12.1 Central utbildning

Motorflygchefskurs genomfördes hösten 2016 med GS som kursledare och 15 deltagare.

### 12.2 UL-utbildning

Flyginstruktörskurs (FIK) UL planerades men ställdes in p g a för få anmälda. Istället hölls en kurs i formationsflygning med UL där åtta piloter nått behörighet. De piloter som hade PPL erhöj samtidigt behörighet att flyga UL.

Seminarium för flyginstruktörer UL genomfördes med stort antal deltagare under två dagar.

Seminarium för besiktningsmän UL genomfördes under två dagar.

### 12.3 Manualer

Mallar för manualer för utbildning till LAPL togs fram och underlättade för ett flertal klubbar att komma igång med denna utbildning.

## 13. Internationellt arbete

- KSAK-M ordförande har som svensk representant deltagit i möten i General Aviation Commission (GAC).
- Henry Lindholm har som svensk representant deltagit i möte i Europé Air Sport (EAS) i Bordeaux.
- Henry Lindholm har som svensk representant deltagit i FAI s Medical Commission (CIMP) möte i Lausanne och valts in som vice president.
- Rolf Björkman har deltagit i den nordiska samverkansorganisationen NCM och i dess förmöte Pree NCM, båda i Sverige.
- Rolf Björkman har deltagit som svensk delegat i möte i EMF (UL).
- Rolf Björkman har på FSF uppdrag deltagit i FAI Environmental Commission.

## 14. Flygsäkerhet

Under 2016 inträffade liksom under de senaste åren endast ett fåtal haverier med klubbflygplan. Antalet var långt under tidigare genomsnitt. Ett haveri med normalklassat flygplan och ett haveri med Annex-II-flygplan resulterade i två omkomna.

Flygsäkerheten gällande UL behandlas mer ingående i nästa avsnitt. Ingen omkom under året.

## 15. Ultralätt flyg

Vår UL-verksamhet kan indelas i tre delar.

- Den del som kan betraktas som intressefunktion för UL ingår som integrerad del i hela KSAK-M verksamhetsberättelse.
- KSAK-M UL-flygskola som är huvudorganisationen för all UL-utbildning i Sverige.
- Den från Transportstyrelsen delegerade tillsynen över UL-systemet i form av myndighetsutövning.

Som andel av det totala fritidsflygandet i Sverige fortsätter UL att växa men har i reella tal stagnerat under senare år. Intresset för den nyaste grenen, gyrokopter, har planat ut.

39 klubbar hade tillstånd att bedriv certifikatutbildning i KSAK-M UL-flygskola. Lärarkåren räknar totalt ca 95 behöriga UL-instruktörer, inklusive ett antal PPL-FI. Både antalet klubbar och instruktörer har successivt ökat.

Utbildningen har fungerat mycket bra. Ett 15-tal av flygklubbar med tillstånd att bedriva UL-utbildning besöktes. Kombinerade verksamhetskontroller med den delegerade verksamheten genomfördes.

Instruktörskurs UL ställdes in som följd av för få anmälda. Istället genomfördes formationsflygkurs.

Under hösten genomfördes ett mycket välbesökt utbildningsseminarium för UL-flyglärare med huvudinriktning på flygsäkerhet.

Den delegerade verksamheten är genomförd i enlighet med avtal om delegering undertecknat av Transportstyrelsen 2015-11-26 och KSAK-M 2015-12-02.

Verksamheten har följt Verksamhetsplan 2016 delegerad verksamhet daterad 2015-11-30. KSAK-M redovisade ett beräknat kostnadsutfall på 1082 kkr för att genomföra verksamheten att jämföras med ersättningsnivå på 810 kkr. Den största delen av tilldelade medel har gått till löner och fasta kostnader. Arbetstiden för den tekniska delen har inte räckt varför mertid och extra personal har krävts. En större arbetsbörda har även lagts på den verksamhetsansvarige. Det verkliga utfallet har därför blivit högre än det beräknade.

De kortsiktiga målen för 2016 i verksamhetsplanen har i huvudsak nåtts men förseningar har uppstått gällande handläggning av typaccepteringar. Krafttag mot detta problem har genomförts under årets andra halva.

Den aktivitetsplan i verksamhetsplanen som redovisats har i stort följts.

En mycket omfattande revision av UL-handboken genomfördes under senare delen av 2016. Det preliminära slutresultatet kunde presenteras för Transportstyrelsen i januari 2017.

Transportstyrelsen genomförde verksamhetskontroll som inte medförde några nya anmärkningar. Några kvarvarande anmärkningar sedan tidigare har åtgärdats genom revisionen av UL-handboken.

### **Tillsyn**

Under 2016 har KSAK-M

- utfärdat 233 flygtillstånd för ultralätta flygplan vilket är en lätt minskning jämfört med förra året.
- Utfärdat 7 miljövärdebevis i samband med modifiering, ändrade typintyg och överföring från EAA.
- utfärdat typacceptering för ny typ, för revision av typintyg vid modifiering eller vid import, mottagit överföringar från EAA för sammantaget ett antal ultralätta flygplan
- genomfört modifieringsärenden
- genomfört reparationsärenden

Inför utfärdande av alla tillstånd har personal ur KSAK-M besiktningsmannaanorganisation genomfört besiktningar som lett till godkännanden.

### **Uppföljning**

Vi har besökt 15 flygklubbar med UL-verksamhet under 2015.

### **Flygsäkerhet**

Fem haverier med ultralätta flygplan inträffade under året. Ingen person omkom i samband med UL-haverier under 2016 vilket är tredje året i rad. Tidigare trend med ökande antal haverier med gyrokopter har brutits. Inget gyrokopterhaveri inträffade under året. Sammantaget var året det bästa flygsäkerhetsmässigt hittills.

KSAK-M har följt upp samtliga inträffade haverier och undersökt dem närmare efter bedömt behov. Det innebär att omfattningen av de olika uppföljningarna har varierat i mycket hög grad. De flesta av haverierna har resulterat i erfarenhetsinformation som vi bedömer har god inverkan på flygsäkerheten och gynnar fortsatt positiv utveckling.

## 16. Teknik

Behovet att byta till modernare flygplanspark är ett växande behov för många flygklubbar. KSAK-M följer upp området för att framöver kunna stötta klubbarna i denna process.

## 17. Miljö

Det ligger i KSAK-M inriktning att övertyga flygklubbarna om de möjligheter till miljöförbättring som kan stå till buds när det gäller anskaffningen av nya flygplan genom att

- Behovet av blyad bensin minskar ytterligare
- Fler aktörer på marknaden tillhandahåller blyfritt flygbränsle vilket sänker priserna
- Bränsleförbrukningen minskar kraftigt och passerar i vissa fall hälften
- Övriga utsläpp minskar

Detta är i enlighet med KSAK/KSAK-M miljöpolicy.

## 18. Försäkringar

Genom avtal med Inter Hannovers har höga rabatter på kaskoförsäkringen under vissa villkor för flygklubbarnas flygplan givits. KSAK-medlemmar som äger egna flygplan får rabatter på kaskodelen.

## 19. Avgifter

De direkta avgifterna från Transportstyrelsen för privatflyget har ändrats marginellt senare år.

## 20. Tävlingsverksamhet

### 20.1 Internationellt arbete

Se moment 13 Internationellt arbete.

### 20.2 Nationella tävlingar

#### **SM i Precisionsflygning och Civil Flygfemkamp (CFFK)**

Vi fortsatte 2016 med konceptet att arrangera våra SM under SM veckan sommar som 2016 hölls i Norrköping. Platsvärd var Norrköpings Automobil och Flygklubb som ställde upp på ett föredömligt sätt. SM mästare i precisionsflyg 2016 blev Lars-Inge Karlsson Gävlebygdens FK och SM mästare i CFFK blev Lars Östling Linköpings FK. Dessa två blev hyllade på torget i Norrköping och intervjuade av Pernilla Wiberg. Lagtävlingen i precisionsflyg vanns av Gävlebygdens FK (Lars-Inge Karlsson och Anders Hellström).

#### **Rikslandningen**

Antalet deltagare i Rikslandningen 2016 var 38 st från 6 olika klubbar och tillsammans genomfört 273 landningsserier om 4 landningar. Av dessa 38 så har drygt 30 gjort minst två landningsserier vardera. Rikslandningsmästare 2016 blev Lars-Inge Karlsson Gävlebygdens FK, Lars-Inge hade totalt 36 prickar på sina två landningsserier.

#### **Riksnavigeringen**

Antalet deltagare i Riksnavigeringen var 28 från 13 flygklubbar. Dessa 28 deltagare har tillsammans flugit 52 navigeringsrundor. Riksnavigeringsmästare 2016 blev Lars-Inge Karlsson Gävlebygdens Fk med 48 prickar. Han vann även klassen för dem som någon gång deltagit i SM. I klassen för dem som ej deltagit i SM segrade Martin Kjällman NV Skånes FK.

Vi mäter också aktiviteten hos klubbarna där en Rikslandningsserie och en Riksnavigeringsrund ger en aktivitet vardera. Seden räknas aktivitetspoängen fram i förhållande till antalet medlemmar i klubben.



Den mest aktiva klubben förhållande till antalet medlemmar var även detta år Norbergs Fk. Den klubb som hade mest aktiviteter totalt var Västerås FK.

### **Övriga nationella tävlingar**

- Safari (precision) Linköping genomfördes med 11 deltagare. Vinnare Anders Hellström.
  - Ludvikasvängen (precision) genomfördes med 10 deltagare. Vinnare Lars-Inge Karlsson.
  - Gävle Ranking (precision) genomfördes med 16 deltagare. Vinnare Claes M Johansson.
- Dessa 3 tävlingar tillsammans med SM är våra rankingtävlingar.

### **20.3 Internationella tävlingar**

2016 hade vi inga deltagare på Rally VM. Precisions VM går udda år och rally VM jämna.

### **NM i precisionsflygning**

2016 var det Finlands tur att arrangera NM det hölls i Jemijärvi tillsammans med det finska mästerskapet. Nordiskmästare 2016 blev Lars-Inge Karlsson Sverige. Lars-Inge var även med i det svenska laget som tog hem lagsegern övriga lagmedlemmar var Claes M Johansson och Roland Olsson.

### **20.4 Resultat**

Alla årets resultat finns på hemsidan <http://ksak.se> under Tävlingar.

## **21. Nyttoflyg/bruksflyg**

Sedan 2013 krävs det bruksflygtillstånd för den verksamhet som tidigare ingick i hjälpflyget. KSAK-M har tillstånd att utfärda bruksflygtillstånd med i princip samma villkor som tidigare gällt hjälpflyg. Detta har varit ett mycket stort framsteg för en viktig men hotad verksamhet. Det utfärdades 37 bruksflygtillstånd.

## **22 KSAB**

KSAB ägs sedan ett antal år helt av KSAK-M (90 %) och KSAK (10 %). Styrelseordförande var KSAK/KSAK-M Göran Berséus. Dessutom ingick Rolf Björkman, Sven E Andersson och Niklas Larsson från KSAK/KSAK-M som styrelserepresentanter. Övriga styrelseledamöter var Lars-Christer Andersson samt adjungerade Conny Falkenby (personalrepresentant), Arne Nylén och Susan Fritz (VD). Ekonomin i bolaget är sedan ett par år stabil. För 2016 förelåg extra kostnader som medförde att vinsten blev liten.

## **22. Ekonomi**

KSAK-M ekonomi är stabil. Årets resultat blev positivt och bättre än budget. Framtiden inger dock oro gällande ekonomin då medlemsantalet förväntas minska.

## Motorflygförbundet KSAK

<b>RESULTATRÄKNING</b>		<b>2016-01-01</b>	<b>2015-01-01</b>
		<u>2016-12-31</u>	<u>2015-12-31</u>
<u>Rörelsens intäkter</u>	<u>Not</u>		
Medlemsavgifter	1	1 226 610	1 254 045
Transportstyrelsen	3	885 000	880 000
Ultralättintäkter		294 657	476 720
Hjälpflygintäkter		55 644	49 315
Medlemsinformation		129 820	118 910
Flygsportintäkter	2	166 530	181 139
Övriga intäkter		<u>0</u>	<u>1 491</u>
		2 758 261	2 961 620
<u>Rörelsens kostnader</u>			
Utbildning och information		-703 473	-711 128
Flygsport		-92 715	-197 777
Internationella kostnader		-30 855	-41 012
Personalkostnader		-1 482 053	-1 235 917
Avskrivning inventarier		-18 569	-4 105
Övriga rörelsekostnader		<u>-396 140</u>	<u>-670 308</u>
		-2 723 805	-2 860 247
<b>Rörelseresultat</b>		<b>34 456</b>	<b>101 373</b>
<u>Resultat från finansiella investeringar</u>			
Ränteintäkter		12 653	23 220
Ränte-och bankkostnad		<u>-22 962</u>	<u>-28 775</u>
		-10 309	-5 555
<b>Årets resultat</b>		<b>24 147</b>	<b>95 818</b>

### Not 1

Medlemsbidrag från FSF ingår med 187.110 kr (45-kronan).

### Not 2

Bidrag från FSF ingår med 142.510 kr.

### Not 3

Delgerad tillsyn UL 810.000kr samt 75.000 kr för flygsäkerhetshöjande aktiviteter.

**BALANSRÄKNING**2016-12-312015-12-31**TILLGÅNGAR**

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Inventarier

012 945

0

12 945

Finansiella anläggningstillgångar

Aktier KSAB

4 148 1904 148 190

4 148 190

4 148 190

Summa anläggningstillgångar

4 148 190

4 161 135

Omsättningstillgångar

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar

39 096

12 697

Övriga kortfristiga fordringar

200 000

240 571

Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader

59 00271 029

298 098

324 297

Kassa och bank2 153 3732 371 940

Summa omsättningstillgångar

2 451 471

2 696 237

**SUMMA TILLGÅNGAR****6 599 661****6 857 372****EGET KAPITAL OCH SKULDER**Fritt Eget kapital

Balanserad vinst

4 198 275

4 102 457

Årets resultat

24 14795 818

Summa eget kapital

4 222 422

4 198 275

Kortfristiga skulder

Leverantörsskuld

61 959

40 098

Övriga kortfristiga skulder

190 973

42 756

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

376 307228 243

Summa kortfristiga skulder

629 239

311 097

Långfristiga skulder

Lån KSAK

1 748 0002 348 000

Summa långfristiga skulder

1 748 000

2 348 000

**SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER****6 599 661****6 857 372**

KSAK Motorflygförbund tackar sina huvudorganisationer KSAK och FSF, sina klubbar med deras medlemmar, myndigheter och samarbetsorganisationer för ett gott samarbete under 2016.

Styrelsen tackar också den anställda personalen för ett gott och lojalt arbete.

Stockholm i mars 2017

Henry Lindholm  
Ordförande

Rolf Björkman  
Generalsekreterare

Sven E Andersson

Jan Aronsson

Sören Bergmark

Göran Berséus

Håkan Carlsson

Hans Dunder

Jim Eriksson

Karl-Ivar Karlsson

Hans Pålsson

Jan Swärdstedt

Vår revisionsberättelse har lämnats den

Staffan Svedin  
Auktoriserad revisor

Carl Lindhé  
Lekmannarevisor

**KSAB**

Kungliga Svenska Aeroklubben Service AB

Bolagets verksamhet är framför allt inriktad på produktion och försäljning av produkter och tjänster till Kungliga Svenska Aeroklubbens (KSAK) medlemmar, flygklubbar, flygskolor och övriga intressenter.

Affärsidén är att förse den svenska pilotkåren och andra intressenter med flyganknutna produkter.

Under 2016 har försäljningen ökat jämfört med tidigare år.

Vi har fortsatt utveckla våra egenproducerade produkter, utbildningslitteratur, flygkartor, loggböcker och Svenska Flygfält.

Under 2016 har vi:

Startat filial i Västerås.

Uppdaterat och utvecklat våra appar, Svenska Flygfält och Svenska VFR Kartan.

Tagit in fler nya produkter med kända varumärken.

Börjat sälja aktivt gentemot större bolag.

Utbildningslitteraturen har uppdaterats till stora delar då nya EU regler har implementerats under 2016.

Vi ser positivt på framtiden och försäljningen.