

AOPA-Sweden

Org. nr 802006-1233

Verksamhetsberättelse för år 2013

Styrelsen för AOPA-Sweden lämnar härmed följande berättelse över verksamheten år 2013.

Styrelse, revisorer och valberedning

Styrelsen har haft följande ledamöter och mandattider:

Namn:	Hemort	Befattning	Arbetsområden	Vald från-till årsmöte
Lennart Persson	Hässelby	Ordförande		13-15
Martin Antvik	Kallhäll	Vice ordförande	<i>Piloter o Ägare</i>	12-14
Edor Boström	Nacka	Sekreterare	Relationer	13-15
Kjell Björklund	Haninge	Kassör	Skattmästare	12-14
Torgny Bramberg	Danderyd	Ledamot 1	<i>Bättre Villkor</i>	13-15
Dan Åkerman	Älvsjö	Ledamot 2	Piloter o Ägare	12-14
Fredrik Brandel	Stockholm	Ledamot 3	Juridiska frågor	13-15
Bengt Eklund	Byxelkrok	Ledamot 4	Relationer	12-14
Jan Stridh	Reftele	Ledamot 5	<i>Relationer</i>	13-15

Suppleanter valda på ett år i styrelsen har varit:

Rolf Björkman	Hässelby	Bättre Villkor
Andreas	Nacka	NAFAL/NASEC
Hindenburg		
Bo Danielsson	Rosersberg	Infrastruktur

Ansvarig utöver ovan nämnda, i samverkan med styrelsen, har varit:

Bjarne Lundholm	Kungsängen	Relationer, <i>Hemsidan</i>
Lars Hjelmberg	Sollentuna	FAL/IAOPA
Jakob Söderberg	Drottningholm	Relationer, <i>Flyghorisont</i>

Föreningens revisorer valda på ett år har varit:

Conny Hewrén	Åkersberga	Godkänd revisor
Per-Åke Malmgren	Norrtälje	Godkänd revisor

Ledamöter i föreningens valberedning, valda på ett år har varit:

Joel Janlöv	Åkersberga	sammankallande
Mats Skröder	Älvsjö	
Jörgen Berglund	Stockholm	

Ekonomi

Föreningens ekonomiska status redovisas i bilagda resultat- och balansräkningar. Utfallet av verksamheten under året är en vinst på 58.49 kronor efter avskrivningar, räntor, dispositioner och skatt. Styrelsen föreslår att resultatet läggs samman med årets ingående balanserade kapital 106,234.26 kronor och att resulterande utgående kapital, 106,292.75 kronor, överförs i ny räkning.

Liksom under tidigare år har i huvudsak rese- och övriga kostnader för myndighetskontakter inom landet och även vissa utomlands bestridits av AOPA-S funktionärer.

Föreningen har under året erhållit ett arv av en framliden medlem på hela 116,106.39 kronor.

Styrelsens sammankomster

Föreningen har under verksamhetsåret haft 11 protokollförda styrelsemöten.

Styrelsens arbetssätt

Styrelsen har under året inlett att arbeta enligt det nya arbetssätt, som presenterades för ett år sedan. Det är ännu inte fullt implementerat. Tanken är att inom nedanstående arbetsområden bilda undergrupper och där vi försöker rekrytera medlemmar uti landet som kan bidra med insatser. Styrelsen har vid flera tillfällen gjort regelbundna avstämningar i olika ärenden via telefon och e-post. Arbetsområdena är:

- Bättre villkor
- Infrastruktur
- Relationer
- Piloter och ägare

Ansvariga för dessa områden framgår ovan i tabellen över styrelsens sammansättning med namnen i kursiv stil i kolumnen "Arbetsområden". Årets verksamhetsberättelse är uppställd och rubricerad enligt detta arbetssätt.

En annan viktig del som införts under 2013 är deltagande i styrelsemöten på distans. Därigenom uppnås betydande besparingar i resekostnader och samtidigt som det geografiska underlaget för rekrytering av funktionärer ökar högst betydligt. Arbetsområden kan således verka tillsammans oavsett de geografiska platser funktionärerna befinner sig. Vissa tekniska problem har förekommit, men i stort fungerar det bra.

Verksamheten inom Arbetsområdena

Bättre Villkor

Under år 2013 har ett antal ärenden som berör allmänflygets framtid varit föremål för aktiviteter från föreningens sida. Nedan ges en kortfattad översikt. Dokumentation i anförda ärenden finns som regel tillgänglig hos handläggaren. Flera dokument finns också tillgängliga på föreningens hemsida.

Myndigheter och politiker.

Föreningens kontakter med myndigheter och politiker har under året varit inriktade på följande områden.

1. Transportstyrelsens (TSL)finansiering och avgifter.
2. TSL:s projekt för regelförenklingar
3. Luftrumsfrågor
4. Näringsdepartementets Luftfartsråd

5. Flygplatser i Stockholmsområdet (se under Infrastruktur nedan)
6. Underhållskrav och krav för luftvärdighet gällande allmänflygplan (se Piloter och Ägare/Flygtekniska Frågor)

Transportstyrelsens finansiering och avgifter; 2012 genomfördes det första steget av en omläggning av TSL:s finansiering. Effekten är kraftiga, eller mycket kraftiga höjningar av nästan alla avgifter. AOPA har sedan dess lagt stora resurser på att uppvakta Regeringen och Transportstyrelsen för att åstadkomma en ändring. I Budgetpropositionen i oktober 2013 fick vi konfirmerat att Regeringen nu avbryter ändringen av finansieringen i linje med AOPA:s krav. Därmed bortfaller det omedelbara hotet mot ytterligare mycket stora avgiftshöjningar. Arbetet att skapa insikt om de skadliga effekterna av avgiftshöjningarna de senaste åren har dessutom lett till att TSL fått Regeringens uppdrag att föreslå lindringar i de fall nuvarande avgiftsnivå får särskilt skadliga effekter. Föreningen svarade på Regeringens remissomgång i frågan i juni men inget beslut togs under året.

TSL:s projekt för regelförenklingar: Projektet var ett resultat av AOPA:s möte med Luftfartsavdelningens ledning under 2011. Trots att TSL under 18 månader lade ner närmare tre manår på projektet blev resultatet som redovisades inte påtagligt. Några frågor behandlas vidare. Ett exempel är *Elevillstånd* där TSL nu begär att Regeringen ändrar i luftfartslagen för att ta bort detta helt.

Luftrumsfrågor: Föreningen medverkar i ett projekt som startades under året av TSL och som går ut på att göra, dels en genomgripande översyn av luftrummet och dels också att se över principerna för luftrumsdesign. Projektet skall redovisas 2014.

AOPA ingår sedan inrättandet i *High level group* för det svensk-danska luftrummet.

Näringsdepartementets Luftfartsråd: AOPA inbjöds under året vid två tillfällen av Näringsdepartementet till det *Luftfartsråd* som inrättades 2013. Föreningen är allmänflygets enda representant i rådet vilket återspeglar den kontakt som föreningen skapat med Departementet. Rådet behandlar EU och ICAO-frågor men utgör också en möjlighet att ta upp viktiga ärenden på nationell nivå.

Allmänflygråd

AOPA-S har under året medverkat i *Allmänflygrådets* arbete. Det har varit två möten, januari och augusti.

Tull- och Facilitationfrågor/ Luftfartssäkerhet (security):

AOPA-S har medverkat i Nationella Facilitationkommittén (*NAFAL*) som bevakar ICAO:s FAL-frågor (Annex IX till Chicagokonventionen, lättnader avseende tull-, passagerar-, pass- och flygplatsfrågor vid internationella flygningar) i Sverige.

Den europeiska grenen av IAOPA-EUR har utsett Lars Hjelmberg att företräda IAOPA vid ECAC:s europeiska FAL-möten.

Internationellt arbete

Samtliga AOPA-S systerorganisationer inom AOPA i Europa utgör organisationen IAOPA-EUR. AOPA-S har under 2013 varit representerat i, AOPA-US summit i Fort Worth, Texas och IAOPA-EUR möten i Valletta, Malta och Heidelberg.

Ordföranden har deltagit i en EASA-grupp för utarbetande av ett nytt mekanikercertifikat för det "lätta" flyget, Dan Åkerman har deltagit i ett antal möten rörande underhåll. EASA eller IAOPA-EUR har bekostat alla rese- och uppehållskostnader. Själva arbetet är ideellt.

Infrastruktur

Flygplatser

När det gäller flygplatsfrågor har AOPA-S fortsatt att arbeta för en större medvetenhet för att flygplatser måste vara öppna och tillgängliga för att allmänflygets unika fördelar skall kunna komma till nytta för företag och privatpersoner. Föreningen har under året medverkat för att möta hot av olika karaktär mot lokala flygplatser t.ex. i Varberg och Anderstorp.

Brommafrågan har också 2013 krävt omfattande insatser från föreningen. Från Stockholms stad kan attityden tolkas som "politisk beröringsskräck" medan Swedavia agerar som monopolist och myndighet – nu i vinstmaximerande bolagsform. Swedavia har under året kört ut både SAS Fk och Stockholms Fk och i princip alla andra lätta flygmaskiner. Föreningen har dels agerat juridiskt i Sverige och via EU men också genom konkreta förslag till Stockholms stad och till Swedavia på hur Bromma smidigt kan hålla minst tidigare volym av lätt allmänflygplan.

I Stockolm driver Kommunerna, tillsammans med Länsstyrelsen och Landstinget sedan 2008 ett projekt för att skapa ny flygplatskapacitet för allmänflyget. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) som driver projektet har inte heller under 2013 åstadkommit något konkret i frågan. AOPA har i möten och ett antal skrivelser upprätthållit kontakt med projektet för att påverka trots att det finns anledning att ifrågasätta hela projektets inriktning och strategi. Under året beslutade KSL att söka lösningar i en dialog med grannstäderna. AOPA-Sweden har kraftfullt avvisat den idén. Under året har projektet dock delvis ändrat projektledning och nu accepterat AOPA:s behovsspecifikation. KSL:s inriktning är dock långt från den nivå av ansvar som flyget har anledning att förvänta efter den politiska destruktionen av i princip all tillgänglig flygplatskapacitet i länet för allmänflyg.

Pilot och Ägare

Certifikatregler

Under november 2011 publicerades nya EU regler på certifikatområdet, förordning 1178/2011. De började gälla den 8 April 2012, men Transportstyrelsen valde att skjuta upp tillämpningen så att de nya reglerna inte börjar tillämpas förrän 8 april 2013.

Regleringen av så kallade "Annex II" flygplan har krävt ett stort engagemang från föreningen. AOPA-S strävar efter att det blir en så smidig och kostnadseffektiv lösning som möjligt. Efter kraftiga påtryckningar från oss om ytterligare kontakter i regelarbetet, deltog vi under slutet av 2012 och fram till april 2013 i en arbetsgrupp bestående av transportstyrelsen och flera andra allmänflygorganisationer.

De svenska reglerna för så kallade Annex II flygplan blev tack vare arbetsgruppens arbete och transportstyrelsens lyhördhet på området betydligt bättre än det ursprungliga förslaget. Nu kan vi även framledes flyga vidare på bara ett certifikat. AOPA har föreslagit TSL att fortsätta arbete med nya regler på detta sätt, eftersom slutresultatet blir så mycket bättre.

Flygmedicinska frågor

De nya certifikatbestämmelserna från EASA blev antagna sent under 2011. Där gäller samma sak som vad gäller certifikat enligt ovan.

AOPA fortsatte fram till april 2013 arbetet i arbetsgruppen, som nämnts under rubriken Certifikatregler, med att få Transportstyrelsen att förenkla sina förslag till tillämpning av Part MED, de nya flygmedicinska reglerna.

Vi är för förenklingar och att spara kostnader med hjälp av datasystem, men de läkare vi pratat med säger att det tar längre tid även under 2013.

LAPL medical har betydande förenklingar jämfört med klass I och II och låter allmänläkare göra undersökningar. En stor vinst för piloter på landsbygden. TSL valde i denna fråga att inte lyssna på AOPA och därför infört ytterligare krav jämfört med EU-reglerna. Exempel på svenska nationella krav:

- Krav på utbildning för att lära sig TSL datasystem Empic.
- Krav på läkare med specialistkompetens i allmänmedicin, utan att EU-regelverket kräver det.
- Krav på att Flygläkare eller AMC ska skriva ut själva medical.

Tillsammans med KSAK har vi drivit att det för ultralätt ska räcka med att uppfylla de medicinska kraven för körkort för att flyga. Intressant är även att LAPL medger att piloter med diabetes får flyga under vissa förutsättningar.

Flygoperativa frågor

TSL bjöd maj 2013 in till ett möte i Norrköping där så gott som hela allmänflygsverige var representerat. Det var ett bra möte och tillfälle till dialog som vi kämpat för länge, för att öka förståelsen för vår verksamhet. Regelförenklingsprojektet som TSL redovisat resulterade trots flera konkreta förslag från marknaden inte i några substantiella regelförenklingar utan i princip enbart nya/ändrade regler på grund av det kommande EU-regelverket. Det diskuterades även ingående tolkningen av vad som är obligatoriska åtgärder för luftvärdighet.

Vi vill få en så smidig lösning som möjligt så att inte landets piloter ska få ett ännu krångligare regelsystem. Under december månad trädde Part SERA (EU:s trafikregler) i kraft. Dock har TSL genom "opt-out" skjutit upp införandet till hösten 2014. AOPA har granskat de nya trafikreglerna som till viss del innehåller förenklingar men också saker som transportstyrelsen måste besluta om. Ämnen som är aktuella är minimiflyghöjder VFR samt väderminima VFR.

Den internationella och tekniska utvecklingen går snabbt framåt. Transportstyrelsen ägnar mycket tid åt att anpassa regelverket till Europa och ICAO standard, men har i lika stor utsträckning bortsett från teknikutvecklingen. Det är vår uppfattning att TSL tycks ha fullt upp med att anpassa sig till EU-regelverket samt att genomföra sin omorganisation.

Positivt är att man arbetar med att spara pengar, men vi ser än så länge inte resultatet genom exempelvis sänkta avgifter eller konkreta förenklingar. De allt högre avgifterna minskar också hela underlaget för avgifter d.v.s. antalet piloter och flygmaskiner.

Transportstyrelsen har en tung informationsuppgift att se till att förändringarna förs ut till dem som det berör. Givetvis skall AOPA-S också bidra.

AOPA Danmark har tagit fram ett mycket seriöst förslag till sin myndighet om att införa möjlighet till bland annat:

- IFR-inflygning till okontrollerad flygplats.
- Så kallad Cloud-break procedur (IFR) för att möjliggöra moln genomgång till säker höjd även vid VFR-flygplatser.

De nya EU-reglerna ser inte ut att sätta käppar i hjulen för den lösning Danmark föreslår.

I Frankrike finns redan möjlighet till IFR-inflygning när flygtrafikledning inte är i tjänst. AOPA i Sverige har under slutet av 2013 åter initierat arbetet med att försöka få till en lösning som kan göra att vi kan få till IFR även till okontrollerade flygplatser så som sker i stora delar av världen i övrigt.

Ett problem är att kostnaden för att designa en inflygning i dag ligger på flygplatserna, men de kontakter AOPA har inom ANS ger vid hand att det kan ske förändringar eftersom de

markbaserade inflygningshjälpmedlen är kostsamma att hålla i drift. En luftrumsutredning som påbörjats 2013 kommer att slutföras 2014 och där har vi fått indikationer på att man har en ändrad approach till GPS-inflygningar.

Regeländringar, generellt

AOPA har genom åren och vid besök, särskilt bett om att vara med tidigare i regelarbetet med TS, så att man kan undvika de misstag som gjorts under tidigare år, när helt orealistiska regelförslag på remissats. Under slutet av 2013 togs kontakt med TSL angående införandet av nya trafikregler (Part SERA). Vi föreslog att TSL skulle påbörja arbetet i arbetsgrupper snarast för att säkerställa så ändamålsenliga regler som möjligt.

En viktig del av vår kritik som vi har framfört både till TSL och till Näringsdepartement, rör innehållet i de konsekvensutredningar som ska ligga till grund för nya regler. Så gott som alltid saknas en total kostnad för införandet av den nya regeln, samt hur en efterkalkyl skall utföras. Viss förkalkylering syns numera i konsekvensutredningarna, men man räknar ytterst lite på alternativa lösningar. Den totala summan avseende kostnader och besparingar lyser fortfarande med sin frånvaro. Vi kommer även fortsatt att arbeta med att få TSL att göra ordentliga konsekvensanalyser, samt efterkalkyler i enlighet med gällande svensk rätt.

Bristen på samarbete mellan marknaden och myndigheten är påtaglig även om man i några frågor på senare tid tagit bra och konkreta initiativ i positiv anda. Ett exempel är den arbetsgrupp som varit bollplank till TSL vad gäller de nya certifikatreglerna. Vi önskar att denna positiva anda skulle genomsyra TSL.

Om bristen på samarbete med marknaden fortsätter, riskerar vi i förlängningen flygsäkerhetsmässiga konsekvenser såväl som högre kostnader och därmed en minskad konkurrenskraft för flyget inom Sverige. EASA har i flera frågor visat en förbättrad attityd mot GA och kommit med flera förslag till förenklade regler och tolkningar.

Avgiftsfrågor

IAOPA bevakar avgifterna när det gäller EASA. AOPA-S har också arbetat gentemot Departement och Transportstyrelsen för att undvika föreslagna avgiftshöjningar, se ovan under Bättre Villkor.

Flygtekniska frågor

AOPA-S har under 2013 deltagit i tre möten i EASAs General Aviation Task Force. Resultatet, Notice of Proposed Amendment (NPA) med nummer 2012-17 har efter remissomgång blivit Opinion 10/2013 och ligger nu för godkännande hos Europakommissionen.

I korthet kan man säga att de europeiska underhållskraven kommer att bli mycket lika de som gäller i USA, landet där med en viss generalisering alla våra flygplan, motorer, propellrar och i stort sett allt övrigt är tillverkat. Dessa ändringar föreslås gälla ELA-1 (flygmaskiner upp till 1200 kg MTOW) fullt ut och till viss del ELA-2 (flygmaskiner upp till 2000 kg MTOW). Vårt mål är att även ELA-2 och om det är möjligt, ännu tyngre flygplan t o m 5700 kg kan omfattas av de nya reglerna.

AOPA-S har även deltagit i EASAs arbetsgrupp för att möjliggöra ett förenklat certifikat för avioniktekniker gällande för ELA-1 och ELA-2.

TSL:s hantering av servicebulletiner och liknande har undersökts av EASA:s standardiseringsteam på uppdrag av Europakommissionen efter vår anmälan. TSL angav då att de inte krävde att samtliga återkommande servicebulletiner etc. skulle införas i underhållsprogrammen varvid Europakommissionen lade ned ärendet.

AOPA ifrågasätter om inte kravet på TSL:s godkännande av avvikelser från tidsintervallet i icke obligatoriska serviceinstruktioner i praktiken innebär att de är obligatoriska. Den som vill smörja gummilisterna vid behov i stället för Pipers icke obligatoriska månadsintervall måste, enligt TSL ansöka om tillstånd att införa den ändringen i sitt program. Vi har i Sverige icke obligatoriska serviceinstruktioner med obligatoriska intervall.

AOPA-S har även deltagit i ett möte i EASA:s arbetsgrupp RMT 521/522 med uppgift att omarbete bestämmelserna för luftvärdighetsgranskning. Vi deltar som enda representant för allmänflyget.

Miljöfrågor

AOPA SWEDEN har medverkat i Naturvårdsverket, LFV och TSL miljøråd, EKOSTYR. Arbetet koncentreras kring frågor kring växthuseffekten, flygets inverkan och ekonomiska styrmedel att begränsa flygets miljöpåverkan. Arbetet inom rådet är främst inriktat på den tyngre luftfarten. Det har under året inte förekommit några EKOSTYR möten.

Relationer

Kommunikation och PR

Internet - Arbetet med föreningens hemsida www.aopa.se har fortsatt under 2012. Uppdateringar sker kontinuerligt. Föreningen har också en sida på Facebook som används regelbundet.

FlygHorisont – Vår medlemstidning med 4 nr per år har fr.o.m. nr 1/2013 fått Jakob Söderberg som ny chefredaktör. Jakob välkomnas i arbetet! Flera nya skribenter har tillkommit under året. Föreningen tackar härmed för fina insatser! Förra chefredaktören, Torgil Rosenberg slutade vid årsskiftet 2012/2013 på egen begäran. Detta efter att, med något enstaka kortare avbrott, ha innehaft CR-posten i hela 50 År! Torgil avtackades särskilt för sin fina insats under föreningens årsmöte 2013, och upptogs då även som hedersmedlem av AOPA-Sweden. Tack Torgil för Din fantastiskt fina insats genom alla dessa år!

Event – Under helgen den 3-4/8 2013 genomfördes årets Fly-In på Ljungby Feringe Flygplats. Evenemanget arrangerades i samarbete med Feringe Flygklubb, Ljungby. Lördagen inbjöds piloter och GA-anknuten personal till ett gediget konferensprogram i två olika ämnen i två olika lokaler:

- Flygmiljö - Infrastruktur, nya bestämmelser inom certifikat, luftrum och nya möjligheter till positiv utveckling av Svenskt Allmänflyg.
- Teknik - Nya underhållsbestämmelser, bränsleutvecklingen och hur man på enkla sätt sänker sina underhållskostnader.

Under söndagen arrangerades en flygdag då även allmänheten inbjöds. Flygprogrammet var högklassigt med dragplåster som JAS-39 Gripen och Supermarine Spitfire MK II i spetsen. Evenemanget var mycket uppskattat av både flygande besökare och en bred allmänhet.

Media:

- Rikstäckande media - Inom ramen för arbetsområde Relationer har inga riktade insatser gjorts 2013 i rikstäckande media.
- Lokala media – I södra Sverige erhöles mycket god PR i media i samband med vårt Fly-In. Flera tidningar uppmärksammade evenemanget. Föreningens arbetsinsatser inom olika arbetsområden har vid en rad tillfällen genererat mycket god publicitet i varierande delar av landet. Särskilt då i samband med att lokala flygplatser hotats.

Medlemsservice

Föreningen har sedan 2012 sitt Kansli i ändamålsenliga lokaler på Lintavägen 5 i Bromma. Kansliet är normalt obemannat men med telefonsvarare och E-post som antingen direkt eller indirekt går till föreningens olika förtroendevalda och funktionärer.

Kansliansvarig Bertil Thörnberg har även under verksamhetsåret 2013, utan lönekostnad för föreningen, fortsatt skött föreningens kansli på ett alldeles lysande sätt. Bertil har ställt upp i flera frågor och hjälpt föreningen särskilt vad det gäller föreningens medlemsadministration, vilket med stor tacksamhet konstateras.

Medlemsutveckling – Fysiska medlemmar.

Arbetsgruppen inom Member Relations (MR) ansvarar för aktiviteter för ökad medlemsskara. Under 2013 har medlemsskaran minskat med 6%. Minskningen följer nära nog exakt situationen i landet gällande antal giltiga certifikat. Vid inledningen av år 2013 hade AOPA-Sweden 578 medlemmar varav 10 temporära. Totalt antal medlemmar var vid slutet av 2013 550 st. Av dessa var 7 medlemmar s.k. EK-medlem. 17 st medlemsavgifter var obetalda vid årsskiftet och därmed under påminneförfarande. Vi noterar att av förra årets 10 st temporära medlemmar har hela 8 st (80%) övergått till att bli ordinarie medlemmar inför 2014. Av nuvarande totala medlemsskara har hela 56 medlemmar (10,1%) inlett sitt medlemskap som i AOPA-Sweden som s.k. EK-medlem. Således konstateras ett bra utfall av denna medlemskategori.

Medlemsutveckling – Juridiska medlemmar.

Under 2013 fanns det 1 juridisk person som är medlem (s.k. företagsmedlem) i föreningen. Under året har framkommit önskemål från olika former av föreningar och företag såsom t.ex. flygklubbar, företag både inom- och utanför Allmänflyget, samt riksorganisationer inom Allmänflyget om att stödja vårt arbete genom medlemskap i- eller anslutning till AOPA-Sweden. Detta konstateras tacksamt samtidigt som detta faktum kräver noggrann planering och en hel del arbetsinsatser. Detta för att kunna ske i överensstämmelse med dels IAOPA's internationella stadgar, och dels inte innebära någon som helst kollektiv anslutning av dessa juridiska personers medlemmar som t.ex. flygklubbsmedlemmar eller personliga företrädare (fysisk person). Förberedelsearbetet för införande av nödvändiga grupper av medlemskap för juridisk person, och de olika "medlemspaket" som krävs har fortsatt under 2013 och beräknas klart inför sommaren 2014.

Publikationer

AOPA-Pilot distribueras numera endast till de (ca 65%) av medlemmarna som tecknat "Premiumpaket". Valmöjligheten har tagits emot positivt då alla inte läser engelska. Genom ett specialavtal med AOPA-US har även AOPA-S premium medlemmar tillgång till AOPA-US kompletta hemsidoutbud. AOPA-US sänder ut ett personligt kort till varje berättigad AOPA-S medlem med dennes lösenord.

Vår egen tidning Flyghorisont har utkommit med 4 nr 2013 under redaktörskap av Jakob Söderberg. Tidskriften har rönt både uppskattning och respekt. Tidskriften sänds även ut till flygklubbar.

Vår hemsida www.aopa.se har under året regelbundet uppdaterats med föreningens korrespondens. Hemsidan har fått en högre tittarfrekvens än föregående år. Här publiceras nyheter och information om utvecklingen av GA och vårt arbete.

AOPA Funktionärer.

Under året har det tillkommit medlemmar som redan har gjort en stor insats för föreningen. Flera av dessa på det lokala planet, vilket är mycket positivt till den positiva publicering vi fått i vissa landsändor.

För AOPA-Sweden

Lennart Persson
ordförande

Martin Antvik
vice ordförande

Edor Boström
sekreterare

Kjell Björklund
skattmästare

Torgny Bramberg
ledamot nr 1

Dan Åkerman
ledamot nr 2

Fredrik Brandel
ledamot nr 3

Bengt Eklund
ledamot nr 4

Jan Stridh
ledamot nr 5

Bilaga: Balans- och resultaträkning för år 2013, inklusive förslag till budget för år 2014